

Bestemmingsplan De Hulst II

Gemeente Venray



Born, juni 2014

Versie: NL.IMRO.0984.BP14001-va01
Kenmerk: 14.004.R001.KT
Auteur(s): mr. K. Tielen
ing. J. van Schie

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Situering en begrenzing van het plangebied	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4	Functie en doelstelling van het bestemmingsplan	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Ruimtelijke inventarisatie en analyse	8
2.1	Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur	8
2.2	Groenstructuur	9
2.3	Rooilijnen Rijkswaterstaat	9
2.4	Verkeerskundige aspecten (verkeersstructuur, parkeren bereikbaarheid)	10
2.5	Kabels en leidingen	11
2.6	Cultuurhistorie en archeologie	11
3	Planologisch beleidskader	16
3.1	Rijksbeleid	16
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	16
3.1.2	Ladder voor Duurzame Verstedelijking	16
3.2	Provinciaal beleid	20
3.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)	20
3.2.2	Handreiking ruimtelijke ontwikkeling	22
3.2.3	Programma werklocaties Limburg 2020	23
3.3	Gemeentelijk beleid	24
3.3.1	Strategische visie	24
3.3.2	Ontwikkelingsperspectief 2015	25
3.3.3	Economisch beleid	26
3.3.4	Detailhandelbeleid	30
3.3.5	Verkeer- en vervoersbeleid	32
3.3.6	Milieubeleid	33
3.3.7	Welstandsnota Wederzijds Vertrouwen	34
3.3.8	Groenbeleid	35
4	Randvoorwaarden / onderzoek	38
4.1	Inleiding	38
4.2	Milieu	38
4.2.1	Milieueffectrapportage	38
4.2.2	Bodem	39
4.2.3	Geluid	40
4.2.4	Luchtkwaliteit	41
4.2.5	Milieuzonering - invloed bedrijvigheid	42
4.3	Waterhuishouding	43
4.3.1	Wateroverleg	43
4.3.2	Beleid	43
4.3.3	Huidige en toekomstige situatie	44
4.4	Externe veiligheid	46
4.5	Onderzoek Niet Gesprongen Explosieven	49
4.6	Ecologie	49
4.7	Duurzaam bouwen	50
5	Planbeschrijving	52
5.1	Uitgangspunten en randvoorwaarden	52
5.2	Bedrijvigheid	54
5.3	Verkeer	58

5.4	Groen en water	58
6	Juridische opzet	60
6.1	Planvorm en plansystematiek	60
6.2	Planstukken	60
6.3	Toelichting op de planverbeelding	60
6.4	Toelichting op de planregels	61
7	Handhaving	68
8.	Economische uitvoerbaarheid	72
9	Procedure, inspraak en overleg	74
9.1	Procedure	74
9.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	74
9.3	Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet ruimtelijke ordening j° afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht	74
	Ingebonden bijlagen	
	Bijlage 1: reacties vooroverleg	78

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Venray heeft besloten het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein De Hulst II te actualiseren. De herziening van het bestemmingsplan is wenselijk vanwege een samenloop van een aantal concrete ontwikkelingen op en in de omgeving van het bedrijventerrein, welke niet volledig passen binnen de vigerende bestemmingsregels. Daarnaast is het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II', dat is vastgesteld in december 2009, nog niet conform de huidige daartoe geldende standaarden digitaal raadpleegbaar. Door het vigerende bestemmingsplan te actualiseren kan het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein volgens de momenteel geldende eisen digitaal beschikbaar worden gesteld.

Voorliggend plan maakt onderdeel uit van een actualisatieslag van de gemeente Venray waarin de bestemmingsplannen van 8 binnen de gemeentegrenzen gelegen bedrijventerreinen worden herzien. Naast het bestemmingsplan van het bedrijventerrein De Hulst II zijn of worden de bestemmingsplannen van de bedrijventerreinen Smakterheide, Keizersveld, Ysselsteyn, de Witte Vennen, De Hulst I, en De Brier geactualiseerd.



Figuur 1.1: impressie hoogwaardige bedrijfsbebouwing op bedrijventerrein De Hulst II

De gelijktijdige actualisatie van de verschillende bestemmingsplannen biedt een kans tot het aanbrengen van één zelfde systematiek binnen deze plannen. Gestreefd wordt door middel van een integrale herziening uniformiteit in de toelichting, planverbeelding en planregels aan te brengen: de beoogde uniformiteit komt de leesbaarheid, werkbaarheid en handhaafbaarheid van de plannen ten goede.

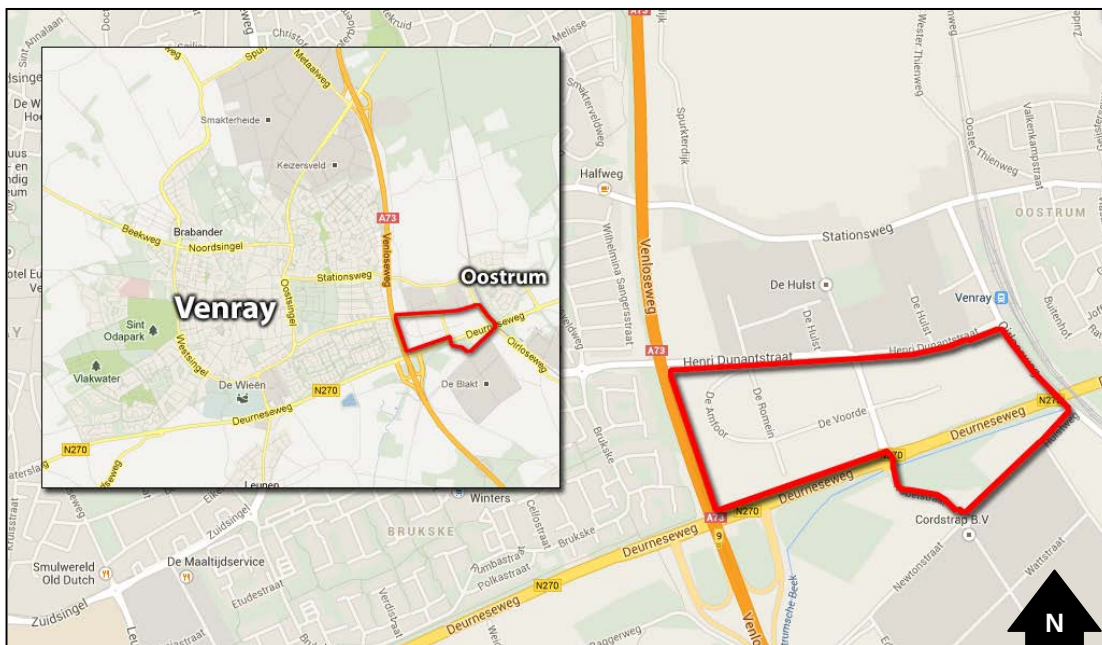
Onderhavig bestemmingsplan is in de eerste plaats beheersgericht: dit wil zeggen dat de planologisch-juridische situatie zoals deze is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II' (zie hierna ook paragraaf 1.3) grotendeels wordt gecontinueerd. Het plangebied blijft derhalve voor het overgrote deel voor lichte tot middelzware bedrijvigheid en

kantooractiviteiten bestemd. Onderhavig bestemmingsplan kent echter ook enkele kleinschalige aanpassingen ten aanzien van de huidige planologisch-juridische situatie: in de eerste plaats zal het toegestane bouwvolume ter plaatse van een nieuw beoogd bedrijfsp perceel gewijzigd en zal de aanleg van een parkeervoorziening binnen een huidige (geprojecteerde) groenvoorziening mogelijk worden gemaakt. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk in verband met de beoogde verplaatsing van het bedrijf Inalfa binnen de gemeente. Daarnaast worden in verband met de uitvoerbaarheid van het plan kleinschalige aanpassingen aangebracht aan de beoogde verkaveling en interne ontsluiting van het bedrijventerrein. Tot slot zal de huidige wadilocatie in de zuidoostelijke hoek van het bedrijventerrein worden heringericht tot bedrijfsp perceel. Ter compensatie van het verlies aan (noodzakelijke) waterbergingscapaciteit zal ten zuiden van het bedrijventerrein, aan de overzijde van de Deurneseweg (N270), een nieuwe wadi worden aangelegd.

1.2 Situering en begrenzing van het plangebied

Het plangebied is gelegen ten oosten van de Rijksweg A73 en de kern Venray. De plangrenzen worden gevormd door de reeds genoemde Rijksweg A73, de Henri Dunantstraat, de Deurneseweg (N270), de Nobelstraat, de Newtonstraat en de Oirloeseweg.

Ten noorden van het bedrijventerrein De Hulst II bevindt zich het bestaande bedrijventerrein De Hulst. Dit bedrijventerrein is een van de oudste bedrijventerreinen binnen de gemeente Venray. Aan de oostelijke zijde ligt de spoorweg Venlo - Nijmegen. Aan de noordoostelijke grens van het bedrijventerrein bevinden zich het Station Venray en een regionaal busstation. Aan de overzijde van de spoorlijn Venlo-Nijmegen bevindt zich de kern Oostrum. Aan de westzijde van de Rijksweg A73 ligt de bebouwde kom van de kern Venray (Brukske). Ten zuiden van de Deurneseweg (N270), Nobelstraat en Newtonstraat bevindt zich het bedrijventerrein De Blakt. Het oppervlak van het plangebied bedraagt ca. 35 ha. In onderstaande afbeelding 1.2 is de topografische ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.2: topografische ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Op het plangebied is momenteel een drietal bestemmingsplannen (deels) van toepassing:

- Bestemmingsplan 'De Hulst II' (vastgesteld 15 december 2009);

- Bestemmingsplan 'Buitengebied Venray 2010' (vastgesteld 14 december 2010);
- Bestemmingsplan 'Evenementenhal Venray' (vastgesteld 19 juni 2012).

De hierboven genoemde bestemmingsplannen komen, voor zover ze vallen binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, met de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan 'De Hulst II' te vervallen.

1.4 Functie en doelstelling van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan vormt bij uitstek het instrument voor de gemeentelijke ruimtelijke ordening. Per 1 juli 2008 zijn gemeenten verplicht voor hun gehele grondgebied bestemmingsplannen vast te stellen. In een bestemmingsplan wordt het ruimtelijk beleid van de gemeente vertaald. Het vormt daarmee een beleidsstuk waarin alle bij het gebruik van de grond betrokken belangen worden gecoördineerd, ten behoeve van een zo doelmatig en verantwoord mogelijk gebruik van grond en opstallen.

Beleid vormt de drager en toetssteen voor een goede ruimtelijke ordening. In eerste instantie moet duidelijk zijn welk beleid er ten aanzien van een gebied wordt beoogd. Op basis van een inventarisatie van de aanwezige functies en bebouwing, de analyse van knelpunten en het bepalen van de mogelijkheden voor de gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkeling kunnen uitspraken worden gedaan over het plangebied. De beleidsuitgangspunten dienen niet te worden beperkt tot de bestaande situatie en de korte termijn, maar dienen tevens inzicht te geven op de middellange of zelfs de lange termijn. De beleidsuitgangspunten kunnen dan ook zowel betrekking hebben op concrete situaties, als op mogelijkheden en wensen voor de toekomst.

Voorliggend bestemmingsplan 'De Hulst II' is primair een zogenaamd beheersplan. Dit wil zeggen dat het plan in de eerste plaats gericht is op het behouden en beheren van de bestaande ruimtelijke en planologisch-juridische situatie. Op het bedrijventerrein De Hulst II zijn nog niet alle bedrijfskavels uitgegeven of tot ontwikkeling gebracht. Op de nog niet ontwikkelde kavels zullen slechts die bedrijven zich mogen vestigen welke qua milieubelasting vergelijkbaar zijn met de reeds aanwezige en toegestane bedrijvigheid. In vergelijking met het vigerende bestemmingsplan vindt een wijziging plaats van het toegestane bouwvolume in het middengebied van het bedrijventerrein: deze wijziging is noodzakelijk in verband met een gewenste bedrijfsverplaatsing binnen de gemeente, en de hiermee gepaard gaande ruimtevraag.

Voorliggend bestemmingsplan kan worden getypeerd als een vrij gedetailleerd bestemmingsplan met een hoge flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van rechtszekerheid voor mogelijke belanghebbenden. De flexibiliteitsmogelijkheden (zoals wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden en nadere eisen) dienen ertoe om het toekomstige gewenste grondgebruik te kunnen verwezenlijken, dan wel toekomstige ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan 'De Hulst II' bestaat naast deze plantoelichting uit de volgende stukken:

- de dataset met kenmerk NL.IMRO.0984.BP14001, zoals deze is opgebouwd conform de RO standaarden 2012;
- de analoge planverbeelding (schaal 1: 1.000);
- de planregels.

De planverbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan en moeten te allen tijde in onderlinge samenhang worden gezien. Op de

planverbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied gelegen gronden en opstallen opgenomen, alsmede een renvooi waarin een verklaring van de op de planverbeelding voorkomende bestemmingen en aanduidingen is weergegeven.

Daarnaast worden in voorliggende plantoelichting de aan het plan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven: hoofdstuk 2 van deze plantoelichting bevat een ruimtelijke inventarisatie en analyse van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleid van Rijk, provincie, regio en gemeente behandeld. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de milieuaspecten zoals geluid, bodem, waterhuishouding, externe veiligheid, luchtkwaliteit, milieuzonering en duurzaam bouwen aan bod. In hoofdstuk 5 wordt het plan beschreven (uitgangspunten en programma). De juridische opzet van het plan wordt behandeld in hoofdstuk 6. De economische uitvoerbaarheid van het plan wordt in hoofdstuk 7 aangetoond. Hoofdstuk 8 behandelt het aspect handhaving. In hoofdstuk 9 ten slotte wordt de te volgen procedure besproken en zijn de resultaten van de inspraak- en overlegmomenten opgenomen.

2 RUIMTELIJKE INVENTARISATIE EN ANALYSE

2.1 Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is gelegen tussen de Rijksweg A73, de Henri Dunantstraat, de Deurneseweg (N270), de Nobelstraat, de Newtonstraat en de Oirloseweg. In onderstaande afbeelding is een luchtfoto van het plangebied opgenomen.



Figuur 2.1: luchtfoto plangebied

De Hulst II is een bedrijventerrein in ontwikkeling: nog niet alle kavels op het terrein zijn uitgegeven en/of bebouwd. Op het bedrijventerrein zijn momenteel enkele middelgrote tot grote bedrijven gevestigd. Tevens bevinden zich op het bedrijventerrein een evenementenhal / conferentiecentrum en een school. De reeds ontwikkelde (bedrijfs)kavels worden intensief benut (qua bebouwing en/of opslag). De restruimte op deze kavels wordt gebruikt ten behoeve van parkeervoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van het laden en lossen.

De omvang van de bebouwing is fors en de vormgeving van de gebouwen wordt met name gekenmerkt door een blokvormig, functioneel ontwerp. De uitstraling van de aanwezige bebouwing wordt gekenmerkt door een hoogwaardige kwaliteit.

De op het bedrijventerrein beoogde wegenstructuur is reeds gerealiseerd. In het middengebied van het bedrijventerrein is een onbebouwd bedrijfsperceel ingericht als tijdelijke parkeerplaats. De overige nog onbebouwde gronden liggen momenteel braak en zijn begroeid met een ruderaal vegetatie.

Ter hoogte van de aansluiting Deurneseweg (N270) - De Germaan - Nobelstraat buigt de plangrens af in zuidoostelijke richting. Vanaf deze aansluiting behoren zowel de Deurneseweg (N270), als de tussen deze weg en het bedrijventerrein De Blakt gelegen gronden tot het plangebied. Deze gronden, waarop de aanleg van een nieuwe hemelwater-retentievoorziening is geprojecteerd, hebben in de huidige situatie een natuurbestemming, en kennen een overeenkomstig groen karakter. Dit gebied wordt doorsneden door de Oostrumsche Beek. Vanaf het bedrijventerrein wordt de Deurneseweg (N270) grotendeels

aan het zicht onttrokken door dichte begroeiingen op de taluds van het dijklichaam waarop de weg is gelegen. Hierdoor is er vanuit het bedrijventerrein geen sprake van een duidelijke visuele relatie met deze weg, en het gebied ten zuiden hiervan.

De Rijksweg A73 is eveneens verhoogd gelegen ten opzichte van het plangebied. Langs de rijksweg A73 bevinden zich geen beplantingen. Hier is derhalve sprake van een duidelijke visuele relatie tussen de weg en het plangebied. Vanwege deze relatie zullen hoge eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de toekomstige bebouwing op het bedrijventerrein.

2.2 Groenstructuur

In de huidige situatie is er op het bedrijventerrein nog geen sprake van duidelijk herkenbare groenstructuren. Feitelijk is ten aanzien van een groot deel van het terrein nog sprake van een braakliggend gebied. Wel zijn, zoals reeds aangegeven, de taluds van het dijklichaam waarop de Deurneseweg (N270) is gelegen dicht begroeid met bomen en andere (hoogopgaande) beplantingen. Daarnaast bevinden zich enige (dichte) beplantingen langs de beek welke zich bevindt tussen de oostelijke grens van het bedrijventerrein en de Oirloeseweg. Tot slot kent het gebied ten zuiden van de Deurneseweg (N270) zoals aangegeven een natuurbestemming. In de westelijke hoek van dit gebied zijn forse loofboomopstanden en andere hoog opgaande beplantingen aanwezig. De noordoostelijke hoek van dit gebied is grotendeels begroeid met een gras-kruidentvegetatie. Langs de randen is een strook beplanting aangebracht in het kader van het natuurcompensatieplan 'De Blakt'. Dit natuurcompensatieplan is opgesteld en uitgevoerd in het kader van de aanleg van het gelijknamige bedrijventerrein. In dit gebied is zoals eerder beschreven de aanleg van een bovengrondse retentievoorziening (wadi) voorzien. Deze retentievoorziening zal door de aanleg van flauwe taluds en de aanplant van plas-drasvegetatie landschappelijk worden ingepast.

De gronden welke in het bestemmingsplan 'Buitengebied Venray 2010' bestemd zijn voor 'Natuur' behouden hun huidige bestemming. Ook worden, vergelijkbaar met het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II', in voorliggend bestemmingsplan enkele groenbestemmingen vastgelegd welke bij zullen dragen aan een groene aankleding van het bedrijventerrein. Bij de toekomstige inrichting wordt geprobeerd het grootste deel van het bestaande groen (zone langs Deurneseweg) te handhaven. Een uitzondering hierbij vormt het gebiedje tegenover de afrit van de A73. Hier is meer ruimte gecreëerd teneinde het zicht op de hoogwaardige bedrijven te garanderen. Voor het overige wordt de structuur van het gebied ondersteund door het planten van bomenlanen langs de hoofdontsluitingswegen en de aanleg van een groenzone langs de Henri Dunantstraat.

Tot slot kan worden opgemerkt dat in het vigerende bestemmingsplan langs de zichtlocatie grenzend aan de A73 oorspronkelijk een strook met parkachtig ingericht groen was voorzien. In verband met de momenteel beoogde bedrijfsontwikkeling direct grenzend aan deze zichtlocatie wordt thans van deze beoogde invulling afgeweken: de betreffende gronden zullen worden ingericht als parkeervoorziening ten behoeve van de aan de overzijde van de Amfoor gelegen bedrijfslocatie.

2.3 Rooilijnen Rijkswaterstaat

Ten westen van het plangebied bevindt zich de Rijksweg A73. In de nota Rooilijnen langs rijkswegen¹ heeft Rijkswaterstaat haar beleid vastgelegd ten aanzien van (de bebouwing van) gronden die direct grenzen aan autosnelwegen: in verband met verkeersbelangen dient aan weerszijden van een autosnelweg een strook gevrijwaard te blijven van bebouwing. De redenen hiervoor zijn onder andere:

- mogelijke toekomstige reconstructies;

¹ Rijkswaterstaat (oktober 1988), *Rooilijnen langs rijkswegen*. Den Haag

- de mogelijke aanleg van elektronische begeleiding van het wegverkeer;
- de aanwezigheid of de reservering van ruimte ten behoeve van een leidingstrook;
- het voorkomen van voor de weggebruiker afleidende effecten;
- het beperken van milieuhinder voor omwonenden.

Concreet betekent dit beleid dat Rijkswaterstaat langs haar autosnelwegen een tweetal rooilijnen hanteert. In de zone van 50 meter uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan van een autosnelweg geldt een bouwverbod. Deze zone wordt dan ook aangeduid als de bebouwingsvrije zone. Tot de rijbanen worden ook gerekend toe- en afritten van en naar andere (snel)wegen. Voor de zone van 50 tot 100 meter uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan geldt eveneens een bouwverbod. Met instemming van de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) zijn Burgemeester en Wethouders echter bevoegd van dit verbod af te wijken: deze zone wordt dan ook aangeduid als de overlegzone. Beide zones zijn, voor zover deze gelegen zijn binnen de grenzen van onderhavig bestemmingsplan, op de planverbeelding vastgelegd.

2.4 Verkeerskundige aspecten (verkeersstructuur, parkeren, bereikbaarheid)

Het bedrijventerrein De Hulst II wordt aan noordelijke en zuidelijke zijde ontsloten door respectievelijk de Henri Dunantstraat en de N270 / Deurneseweg.

De Henri Dunantstraat, welke is gelegen langs de noordelijke grens van het bedrijventerrein, kan worden getypeerd als een gebiedsontsluitingsweg. Deze functie is van toepassing op wegen met een overwegende verkeersfunctie én een belangrijke rol binnen de gehele wegenstructuur. Een groot aandeel van het verkeer op deze wegen heeft een herkomst of bestemming buiten de directe omgeving van de weg. De weginrichting en omgeving zijn vooral gericht op doorstroming: de Henri Dunantstraat vormt dan ook een belangrijke verbindingroute tussen Venray en de regio.

De N270 / Deurneseweg is een provinciale weg met een belangrijke (regionale) stroomfunctie: de weginrichting en omgeving van stroomwegen zijn geheel gericht op een vlotte doorstroming van het verkeer. Onder stroomwegen vallen onder andere lokale wegen met veelal gescheiden rijbanen en een toegestane snelheid van 70 km/u of hoger.

Voor de interne ontsluiting van het bedrijventerrein is gekozen voor een rationele verkeersstructuur, waarbij de oost-west verbinding haaks op de centrale ontsluitingsweg staat. De (toekomstige) wegen op het bedrijventerrein kunnen worden onderverdeeld in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De gebieds-ontsluitingswegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden en kennen een snelheidsregime van 50 km/uur. De toekomstige erftoegangswegen zullen een verblijfsfunctie krijgen met een snelheidsregime van 30 km/uur. Deze recent aangelegde en aan te leggen wegen zijn en/of worden ingericht conform de principes van Duurzaam Veilig.

Parkeren geschiedt grotendeels op de percelen van de bedrijven zelf: bedrijven dienen op eigen terrein te voorzien in parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers en voorzieningen ten behoeve van laden en lossen. Indien op het betreffende perceel zelf niet voldoende parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd, dient de eigenaar / exploitant elders voor een passend parkeeralternatief te zorgen.

De parkeervraag van de op het bedrijventerrein aanwezige evenementenhal is bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Evenementenhal Venray' middels een verkeerskundig onderzoek² bepaald. Dit onderzoek is als bijlage bij deze plantoelichting opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat een maximaal beursevenement in totaal een parkeerbehoefte vraagt van

² Kragten (maart 2012), Evenementenhal Venray *Verkeerskundig onderzoek*. Roermond

2.676 parkeerplaatsen en 5.350 voertuigbewegingen (bezoekers, standhouders en personeel) genereert. Uitgaande van 1.230 parkeerplaatsen op eigen terrein bestaat bij de evenementenhal een tekort van 1.446 parkeerplaatsen. De exploitant heeft aangegeven deze extra parkeerplaatsen binnen een straal van 1 km van de Evenementenhal Venray te kunnen realiseren, op gronden welke in zijn eigendom zijn. In geen geval mag deze parkeervraag worden afgewenteld op de openbare ruimte.

Voor wat betreft de bereikbaarheid kan worden opgemerkt dat het plangebied gelegen is in de directe nabijheid van de N270 / Deurneseweg en de toe- en afritten van de A73. Het plangebied is middels de Germaan en Henri Dunantstraat ook vanuit de rest van de kernen Venray en Oostrum goed bereikbaar. Daarnaast bevinden zich direct ten noordoosten van het plangebied het treinstation Venray en een regionaal busstation. De bereikbaarheid van het plangebied is derhalve uitstekend.

2.5 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn enkele leidingen aanwezig welke planologische bescherming behoeven: dit betreft een rioolwatertransportleiding, een tweetal hogedruk aardgastransportleidingen en een bovengrondse hoogspanningsverbinding. De rioolwatertransportleiding is parallel aan de A73 gelegen. De hogedruk aardgastransportleidingen (Z-541-06-KR-004 en Z-541-07-KR-004) bevinden zich ten zuiden van de Deurneseweg (N270). Ten slotte loopt dwars door het plangebied in noord-zuidrichting een 150 kV-hoogspanningsverbinding. Bij brief d.d. 8 juni 2011 heeft de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, diens beleid t.a.v. de sanering / amovering van woningen in de directe nabijheid van hoogspanningsmasten weergegeven. Uit voornoemde brief blijkt dat een actief saneringsbeleid ten uitvoer zal worden gebracht voor hoogspanningsleidingen met een spanning van 220 kV en 380 kV. De hoogspanningsleiding die is gelegen in het plangebied heeft een spanning van 150 kV waardoor voornoemd sanerings- en amoveringsbeleid niet van toepassing is.

In voorliggend bestemmingsplan is middels op de verbeelding opgenomen dubbelbestemmingen (belemmeringszones) rekening gehouden met de belangen van de beheerders van de genoemde leidingen. De hoogspanningsverbinding heeft een belemmeringszone (uitwaaizone) van 20 meter aan weerszijden van de hartlijn van deze leiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd. Langs de riooltransportleiding ligt een belemmeringszone van 2,5 meter aan weerszijden van de hartlijn van deze leiding. De hogedruk aardgastransportleidingen ten slotte kennen een belemmeringszone van 5 meter aan weerszijden van het hart van de leidingen.

Ter bescherming van deze kabels en leidingen geldt in deze belemmeringszones een aanlegverbod. Voor het uitvoeren van bepaalde potentieel risicovolle werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist. Voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de betreffende leidingbeheerder.

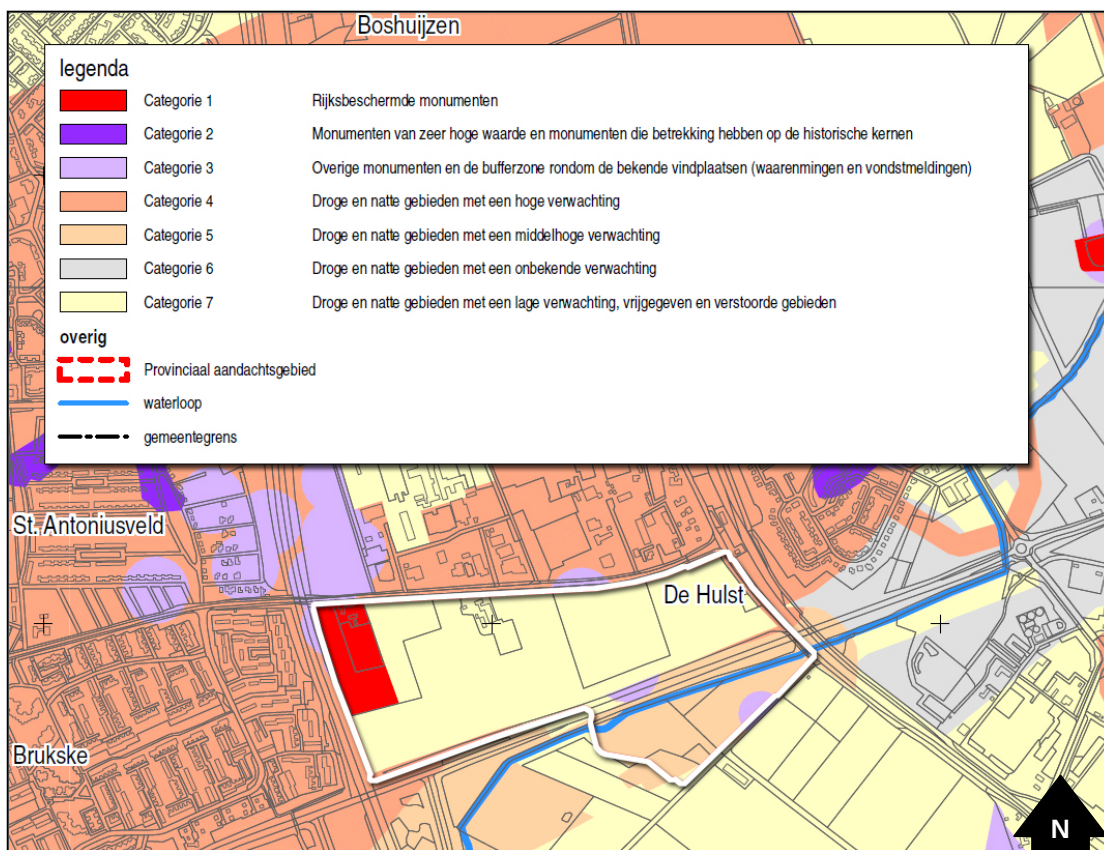
Tot slot zijn in en om het plangebied diverse telecomkabels, elektriciteitsleidingen, gasleidingen, rioolleidingen en waterleidingen aanwezig welke geen planologische bescherming behoeven, maar waarmee tijdens eventuele werkzaamheden wel rekening dient te worden gehouden. Toekomstige graafwerkzaamheden zullen conform het bepaalde in de CROW publicatie 250 dienen te worden uitgevoerd. Rekening houdend met bovenstaande vormt het aspect kabels en leidingen geen verdere randvoorwaarde bij de vaststelling van voorliggend plan.

2.6 Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. In het plangebied zijn geen rijks- en of gemeentelijke monumenten aanwezig welke een verdergaande planologische bescherming verdienen.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente Venray in principe het bevoegd gezag met betrekking tot de archeologie is.

De gemeente Venray heeft een eigen archeologische advieskaart laten opstellen door archeologisch adviesbureau RAAP. De geactualiseerde beleidsadvieskaart is vastgesteld in mei 2013. Deze beleidskaart heeft gediend als uitgangspunt bij het waarborgen van het aspect archeologie in onderhavig bestemmingsplan. Op de volgende pagina is een uitsnede van deze advieskaart opgenomen.



Figuur 2.2: Uitsnede archeologische beleidsadvieskaart

Conform de archeologische beleidsregels van de gemeente Venray gelden voor de diverse archeologische verwachtingswaarden (categorieën) de volgende onderzoeksgrenzen:

Het geel gearceerde gebied in figuur 2.2 is bij de vaststelling van de archeologische beleidsadvieskaart in principe vrijgegeven.

In het gebied met lage archeologische verwachtingswaarde (geel gearceerd in figuur 2.2) geldt vanuit archeologisch oogpunt geen restrictie. Aan dit gebied is in onderhavig bestemmingsplan dan ook geen archeologische dubbelbestemming toegekend.

In een gebied met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde of de aanduiding bijzondere dataset geldt dat bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Dit zijn de licht oranje gearceerde gebieden in figuur 2.2, welke in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' kennen.

In gebieden binnen 50 meter rond een waarneming, terreinen van archeologische betekenis, terreinen van hoge archeologische waarde en terreinen van zeer hoge archeologische waarde gelegen binnen een provinciaal aandachtsgebied geldt dat bij bodemingrepen groter dan 100 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Deze gebieden zijn licht paars gearceerd in figuur 2.2 en worden in dit bestemmingsplan beschermd middels de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3.

In de noordwestelijke hoek van het plangebied tenslotte is een archeologisch rijksmonument gelegen. Dit archeologisch monument betreft de resten van het reeds eerder genoemde Romeinse grafveld en Vroeg – en Laat- Middeleeuwse bebouwing en geniet van rijkswege bescherming op basis van de Monumentenwet. De bescherming van het archeologisch monument wordt in voorliggend bestemmingsplan benadrukt door een dubbelbestemming: de juridische bescherming van het monument is geregeld in de Monumentenwet: voor alle werkzaamheden op dit terrein of die het terrein raken, dan wel een verstorende invloed kunnen hebben is op grond van deze wet een monumentenvergunning vereist: op basis van het bepaalde in artikel 14 van deze wet beslist de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op de vergunningsaanvraag. Alle plannen binnen het archeologisch monument dienen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te worden gemeld, waarna wordt bezien of de monumentenvergunningsprocedure moet worden doorlopen.

UITGANGSPUNTEN BIJ BEBOUWING

Voor het realiseren van bebouwing ter plaatse van het archeologisch monument is in het verleden overleg gevoerd tussen de rijksdienst en de gemeente Venray. De rijksdienst heeft hierbij aangegeven dat uitgangspunt is dat de archeologische waarden in de bodem dienen te worden bewaard. Op het monument mag worden gebouwd, mits dit op een zodanige wijze gebeurt dat archeologische resten in de bodem bewaard kunnen blijven. Daarbij zijn de volgende aspecten van de bebouwing van belang:

- fundering;
- gewicht;
- bouwwijze.

Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse deels in bouwvlakken welke haaks geprojecteerd zijn op de Rijksweg A73, met een bouwhoogte tot maximaal 12 meter. Ten aanzien van de toekomstige bebouwing kunnen enkele mogelijke toepassingen worden benoemd die het archeologisch monument kunnen ontzien:

- het ophogen van het terrein met 0,50 meter, eventueel in combinatie met een verdichtingstechniek;
- het beperken van het gewicht van de bebouwing;
- het gelijkmatig verdelen van druk (bijvoorbeeld door middel van plaatfundering);
- het bovengronds aanleggen van leidingwerk ten behoeve van de toekomstige bebouwing, dat pas buiten het archeologisch monument onder het maaiveld verdwijnt.

PROCEDURE

Indien het archeologisch monument wordt geroerd of indien anderszins verstoringen dreigen plaats te vinden in het archeologisch monument, moet bij de RCE een monumentenvergunning worden aangevraagd. Deze dient voorafgaand aan een omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen door de initiatiefnemer te worden ingediend bij het college van Burgemeester en Wethouders. Burgemeester en Wethouders zenden de aanvraag onmiddellijk door aan de Minister (in de praktijk de RCE, met een afschrift aan Gedeputeerde Staten).

De RCE stelt een ontwerp beslissing op de aanvraag op, waarna Burgemeester en Wethouders dit ontwerpbesluit gedurende 6 weken ter inzage leggen. Ten aanzien van het ontwerpbesluit kunnen door een ieder zienswijzen worden ingebracht. Het bevoegd gezag neemt in principe binnen 4 maanden, en uiterlijk binnen 6 maanden, een beslissing op de aanvraag. Bij zeer complexe aanvragen kan de beslistermijn worden verlengd met een termijn die redelijk is gezien de complexiteit. De vergunning treedt in werking na een beroepstermijn

van 6 weken, of, indien tegen het besluit (hoger) beroep is ingesteld, na de beslissing op het (hoger) beroep.

3 PLANOLOGISCH BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SIVR, opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu) behelst een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid in Nederland en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt verschillende beleidsdocumenten, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

In de Structuurvisie stelt het Rijk heldere ambities voor Nederland in 2040, welke inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen. Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid wordt ingezet voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Ten aanzien van deze opgaven zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd (zie verder paragraaf 3.1.2).

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudiger regelgeving. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit echter om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Een rijksverantwoordelijkheid kan bijvoorbeeld aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Rijksverantwoordelijkheden zijn in voorliggend plan niet in het geding.

Bestemmingsplannen zullen door het Rijk niet (tijdens de vaststellingsprocedure) worden getoetst op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

3.1.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

In artikel 3.1.6 lid 2 Bro is de Ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is een motiveringseis bij ruimtelijke besluiten, en is bedoeld om een zorgvuldige afweging te bewerkstelligen waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut. Artikel 3.1.6 lid 2 Bro luidt als volgt:

'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte
- b. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand

- stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.'

De Hulst II is een bestaand bedrijventerrein, als zodanig vastgelegd in het bestemmingsplan De Hulst II uit 2009 (het eerste bestemmingsplan dateert uit 2001) en Evenementenhal Venray uit 2012. Het is eveneens als bestaand bedrijventerrein benoemd in meerdere gemeentelijke en provinciale beleidsstukken (de Economische Visie, POL 2006, Programma Werklocaties 2008-2020). Het gebied waarover het bedrijventerrein zich strekt wordt met dit bestemmingsplan niet uitgebreid; het blijft omsloten door de Rijksweg A73, de Henri Dunantstraat, de N270/ Deurneseweg en de Oirloseweg. In zoverre wordt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt.

Het bestemmingsplan De Hulst II voorziet door enkele wijzigingen in een uitbreiding van de bouwmogelijkheden op de beoogde locatie van Inalfa in het centrum van het plangebied (wijziging van een deel van de bestemming Verkeer in Gemengd, uitbreiding van het bouwvlak Gemengd) en in de oostzijde van het plangebied op de locatie van de evenementenhal (wijziging bestemming Water in Bedrijf, uitbreiding van het bouwvlak van de evenementenhal). In vergelijking tot de bouwmogelijkheden die zijn opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen De Hulst II uit 2009 en Evenementenhal Venray uit 2012 zijn de wijzigingen in de te bebouwen gronden zeer beperkt.

Verder zijn er enkele aanpassingen in de bestemmingen die geen extra bebouwingsmogelijkheden inhouden, maar wel een functiewijziging inhouden. De bestemming Horeca in de noordwesthoek van het bestemmingsplan is aangepast in de bestemming Gemengd. Ten tijde van de vaststelling van bestemmingsplan De Hulst II in 2009 waren er plannen op deze locatie een hotel te vestigen. Deze plannen zijn echter van de baan en de bestemming Gemengd sluit aan op de bestemming die de omliggende gronden hebben; er kunnen nu dan ook bedrijven worden gevestigd. De bestemming Groen aan de westzijde (langs de A73) is veranderd in de bestemming Gemengd, zonder bouwvlak. Op deze locatie is het toekomstig parkeerterrein van Inalfa voorzien. Op de beoogde locatie van Inalfa is de bestemming Bedrijf omgezet in de bestemming Gemengd. Deze bestemming biedt dezelfde vestigingsmogelijkheden voor bedrijven als de bestemming Bedrijf, maar kent geen maximale maat voor kantoordoeleinden. Het is mogelijk dat meer dan de in de bestemming Bedrijf toegestane 30% van het vloeroppervlak door het bedrijf Inalfa in gebruik worden genomen voor kantoordoeleinden en gelet hierop sluit de bestemming Gemengd beter aan op de concrete behoefte. Het gehele middengebied krijgt dezelfde bestemming. De wadi wordt verplaatst naar de andere zijde van de Deurneseweg/N270. Hier wordt de bestemming Water opgenomen in plaats van Natuur.

De wijzigingen ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen zijn aldus zeer beperkt, zowel in kwantitatief opzicht als in functioneel opzicht. Gelet op de status van De Hulst II als bestaand bedrijventerrein is het de vraag of deze wijzigingen te beschouwen zijn als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Het betreft een inbreiding van en intensivering op een bestaand bedrijventerrein. De gemeente is dan ook van oordeel dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, gelet op de bestaande situatie en de beperkte aanpassingen die dit bestemmingsplan ten opzichte van het vigerende plan met zich meebrengt.

Hoewel het dus de vraag is of de Ladder voor duurzame verstedelijking hier toegepast moet worden, heeft de gemeente er in het kader van een goede ruimtelijke ordening en de motivering daarvan, voor gekozen om de voorwaarden van artikel 3.1.6 lid 2 Bro na te lopen.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is immers ook geschikt voor andere opgaven, waarvoor een zorgvuldig ruimtegebruik wordt nagestreefd en kan dus ook voor deze opgave een 'handig hulpmiddel zijn'.³

- a. *Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, die voorziet in een actuele regionale behoefte.*

Zoals hiervoor reeds is aangegeven betreft De Hulst II een bestaand bedrijventerrein, dat al als zodanig in de eerdere bestemmingsplannen uit 2001 en 2009 is vastgelegd. Er zijn regionale programmeringsoverleggen (RPO's) ingericht waarin (grotere) ontwikkelingen met betrekking tot de vestiging en/of uitbreiding van bedrijven regionaal wordt afgestemd.

In het ontwerp POL2014 (vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 6 mei jl.) wordt de regionale economische functie van Venray bevestigd. Venray en Venlo worden aangeduid als de twee stedelijke centra van Noord-Limburg.

Aanleiding voor de bestemmingsplanherziening De Hulst II betrof een concreet initiatief: de vernieuwingswens van een bestaand bedrijf (Inalfa) uit Venray. In het geval van de verplaatsing van dit bedrijf is vooral sprake van een kwalitatieve behoefte, aangezien het bedrijf een aantal wensen heeft voor deze vernieuwing: Inalfa heeft haar hoofdkantoor in Venray en wil zich hier in de toekomst voornamelijk gaan richten op research and development. Het bedrijf is dan ook vooral op zoek naar een zichtlocatie, uitstekende bereikbaarheid en een toekomstbestendig, architectonisch hoogwaardig nieuw gebouw met een hoogteaccent.

De gewenste nieuwbouw van Inalfa kan worden beschouwd als een lokale behoefte aangezien het bedrijf al sinds jaar en dag in Venray is gevestigd. Gezien de internationale activiteiten van Inalfa kan het tegelijkertijd als een regionale behoefte worden beschouwd. Maar ook dan is de vestiging op de Hulst II passend bij de regionale functie van Venray zoals vastgelegd in het POL.

Wat betreft de Hulst II als geheel kan het volgende worden vermeld: in het POL2006 is De Hulst II aangeduid als stadsregio, waarmee het een (boven)regionale opvangfunctie voor bedrijven vervult. De Hulst II is in het provinciaal monitoringssysteem REBIS aangeduid als één van de bestaande bedrijventerreinen in de regio (met restcapaciteit). Met monitoringssysteem REBIS worden de werkelijke ontwikkelingen op de bedrijventerreinen bijgehouden, zowel voor informatieverschaffing (o.a. voor vestigingsmogelijkheden voor bedrijven) en om de voortgang in de uitvoering van het bedrijventerreinenbeleid te bewaken. Hieruit blijkt dat met de bestaande voorraad aan bedrijventerreinen (waartoe uitgifte van alle bedrijventerreinen wordt meegerekend inclusief restruimte) wordt voldaan aan de vraag. Het bedrijventerreinenbeleid uit het POL2006 is uitgewerkt in het Programma werklocaties Limburg 2020. Het Programma werklocaties Limburg bevat een planningsopgave voor de herstructurering van bestaande locaties en ontwikkeling van nieuwe locaties aan bedrijventerreinen t.b.v. bedrijven en diensten in Limburg per regio, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor trends en ontwikkelingen op regionaal niveau. Deze is gebaseerd op behoefteramingen die afgeleid zijn van de gegevens uit het monitoringssysteem REBIS. Venray behoort tot de regio Greenport Plus. In het Programma Werklocaties staat uiteengezet welke behoefte er voor deze regio nog is aan werklocaties tot en met 2020 en op welke wijze met de verschillende bedrijventerreinen in de regio voorzien wordt in deze behoefte. Uit dit programma blijkt dat met uitgifte van het bedrijventerrein De Hulst II (incl. de restruimte binnen dit bedrijventerrein) wordt voorzien in de regionale behoefte aan werklocaties. Het Programma Werklocaties is nog altijd actueel beleid, de feitelijke ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in de regio worden daarnaast continu gevolgd via het REBIS monitoringssysteem.

³ Zie ook 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking', Ministerie van Infrastructuur en Ruimte, oktober 2012, pagina 9.

Venray is, naast Venlo, in het POL2006 aangeduid als 'stadsregio' en vervult hiermee een (boven)regionale opvangfunctie voor bedrijven. In het POL2006 (par. 3.2.2) is deze beleidslijn als volgt verwoord: 'De stadsregio's krijgen ruimte voor opvang van de stedelijke dynamiek in onze provincie. Daar is ruimte voor stedelijke milieus, daar ligt het accent bij het bieden van een gevarieerd cultuuraanbod en hoogwaardige voorzieningen. Belangrijke economische functies horen bij uitstek hier thuis.'

Aan de eerste trede van de Ladder duurzame verstedelijking als bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 sub a Bro wordt voldaan. Er is sprake van een actuele regionale behoefte waarin De Hulst II met de aanpassingen voorziet.

b. Voorzien in behoefte binnen bestaand stedelijk gebied door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Toen bekend werd dat Inalfa een vernieuwingswens had, hebben diverse gesprekken plaatsgevonden over de mogelijkheden daartoe op de huidige locatie op Smakterheide, door bijvoorbeeld restruimte te benutten of kavels samen te voegen. Tevens is onderzocht of infrastructurele aanpassingen de mogelijkheid zouden kunnen bieden om Inalfa op de huidige locatie te behouden. Toen het bedrijf duidelijk aangaf dat de locatie niet voldeed aan de eisen is onderzoek gestart naar diverse alternatieve locaties, zowel binnen als buiten de gemeente Venray.

De Hulst II past qua economisch profiel het beste bij Inalfa. Het is het enige bedrijventerrein met restcapaciteit in Venray dat ruimte biedt aan grotere kennisintensieve bedrijvigheid en dienstverlening. De overige bedrijventerreinen met restcapaciteit (cq. aanbod aan bestaande bedrijfsruimte) van deze omvang in Venray hebben een ander economisch profiel: de Blakt en Smakterheide zijn vooral bedoeld voor productie- en logistieke bedrijven en de Vennendreef is vooral bedoeld voor kleinschalige woon/werkcombinaties.

De Hulst II past daarnaast het beste bij de kwalitatieve behoefte van het bedrijf Inalfa: een nieuw, toekomstbestendig hoofdgebouw op een zichtlocatie met een uitstekende bereikbaarheid en een hoogwaardige architectonische uitstraling. De laatste jaren is het bedrijf flink bezig geweest met de nieuwbouw van vestigingen wereldwijd, waarbij een hoogwaardige architectonische uitwerking en een bepaalde herkenbaarheid van de panden nagestreefd wordt. Voor het hoofdkantoor wensen zij ook een gebouw met een gelijksoortige architectuur. Smakterheide wordt ontsloten door lokale wegen en is met het openbaar vervoer minder goed bereikbaar. Het biedt geen zichtlocatie aan de snelweg. De door Inalfa gewenste architectonische vormgeving kon daarnaast op Smakterheide niet worden uitgevoerd, aangezien de kavel aan de voorzijde hiervoor te smal is. De locatie aan De Hulst II kan een zichtlocatie en een uitstekende bereikbaarheid bieden, met de ligging pal naast de A73, nabij de N270 en met het NS-station nabij. Met enkele relatief kleine aanpassingen aan het bestemmingsplan is er daarnaast geen belemmering om de door het bedrijf gewenste architectonische uitvoering te realiseren.

Er zijn ook praktische belemmeringen die het bedrijf had tegen continueren van het bedrijf op de huidige locatie: indien Inalfa op de huidige locatie een ingrijpende verbouwing zou realiseren dan zou het bedrijf twee keer moeten verhuizen (één keer naar een tijdelijk onderkomen en één keer terug naar de nieuwe locatie). Dit brengt veel extra werk en kosten met zich mee.

Inalfa heeft aangegeven hoe dan ook op zoek te zijn gegaan naar een andere locatie voor het bedrijf. Hierbij had een andere locatie binnen de gemeente Venray de sterke voorkeur, zowel voor het bedrijf zelf als voor de gemeente Venray. Inalfa kent een lange historie in Venray. Al vele decennia lang is het bedrijf hier gevestigd en er is een sterke binding met de gemeente (zo biedt het bedrijf werkgelegenheid aan veel burgers uit Venray).

In het gecombineerde Regionaal Programmeringsoverleg (RPO) voor de regio's Greenport Plus (waar Venray onder valt) en Kop van Noord-Limburg is de op handen zijnde verplaatsing van Inalfa besproken. Andere regiogemeenten, waaronder Venlo, en de provincie Limburg konden zich vinden in de voorkeur voor een Venrayse locatie. Hierover is dan ook regionaal afstemming gevonden.

Tot slot, conform het provinciale beleid (POL2006) dienen nieuwe activiteiten binnen de stadsregio's zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in het zogenaamde Perspectief P9 (Stedelijke bebouwing). De Hulst II is gelegen binnen dit perspectief.

Wat betreft de overige gronden van De Hulst II kan gezegd worden dat het inherent is aan de actualisatie van bestemmingsplannen te bezien wat de feitelijke actuele situatie en vraag is en welke bestemmingen en bouwmogelijkheden hier het beste bij aansluiten. Door de verplaatsing van de waterinfiltratievoorziening is het mogelijk het bouwvlak van de evenementenhal uit te breiden, waardoor de optie ontstaat er een parkeergarage te plaatsen ten behoeve van de evenementenhal. De horecabestemming uit het bestemmingsplan De Hulst II uit 2009 vloeide voort uit een concreet initiatief, dat inmiddels niet langer doorgaat. Het ligt in de rede om hier aan te sluiten bij de rest van het bedrijventerrein. Door de bestemming Groen ter plaatse van de groene 'wig' aan te passen in de bestemming Gemengd zonder bouwvlak kan hier het parkeerterrein ten behoeve van het te verplaatsen bedrijf worden gesitueerd. De wijzigingen zijn passend binnen de behoefteaming in het provinciale beleidsstuk Programma Werklocaties 2020.

In de kwalitatieve behoefte van Inalfa kan dan ook worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied, waarmee aan de tweede trede van de verstedelijkingsladder is voldaan. Aan toetsing aan de derde trede van de Ladder duurzame verstedelijking (neergelegd in artikel 3.1.6 lid 2 onder c Bro) wordt daarom niet toegekomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)

Het POL2006⁴ (laatst geactualiseerd in 2011) is, net als het POL2001, een integraal plan. Het POL2006 behelst het streekplan, het waterhuishoudingplan en het milieubeleidsplan van de provincie Limburg. Het bevat tevens de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid. Ten slotte vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft, en een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 is sinds de vaststelling in 2006 waar nodig geactualiseerd. De meest recente actualisatie stamt uit 2011. De tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en op de kaartbeelden verwerkt.

Hoofddoel van het provinciale omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, en van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. Zowel ondergrond (bodem, water), netwerken (wegen, spoorwegen, waterwegen, leidingen) als ruimtegebruikspatroon (wonen, werken, voorzieningen, landbouw, natuur) zijn bepalend voor de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van de provincie. Zij vormen de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. In deze aanpak worden verschillende beleidsniveaus onderscheiden: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend een gedetailleerder onderscheid tussen twaalf beleidsperspectieven.

⁴ Provincie Limburg (september 2006), *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006*. Maastricht.

Op de POL2006 perspectievenkaart (kaart 1) is het plangebied gelegen in de beleidsperspectieven P8 'Stedelijke ontwikkelingszone' en P9 'Stedelijke bebouwing'. De Oostrumsche Beek betreft een beek met een ecologische functie, behoort als zodanig tot P1 Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en P2 Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). In hoofdstuk 4 zal nader op de ligging van de beek in deze beleidsperspectieven worden ingegaan.



Figuur 3.1: Uitsnede POL2006 kaart 1: Perspectieven

P8 'STEDELIJKE ONTWIKKELINGSZONE'

Het perspectief 8 'Stedelijke ontwikkelingszone' omvat veelal landbouwgebieden welke liggen tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom de verschillende stadsregio's. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. De betreffende gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Dergelijke uitbreidingen zijn pas aan de orde als onderbouwd kan worden dat herstructurering van het bestaande gebied, inbreiding of revitalisering geen oplossing kan bieden.

De in het plangebied binnen dit perspectief gelegen gronden kennen momenteel een natuurbestemming. Deze natuurbestemming wordt in onderhavig bestemmingsplan gehandhaafd. De aanleg van een bovengrondse retentievoorziening ten behoeve van een nabijgelegen bedrijventerrein, welke landschappelijk in zijn omgeving zal worden ingepast, is passend binnen de beleidsdoelen zoals deze in het POL2006 ten aanzien van dit perspectief zijn vastgesteld.

P9 'STEDELIJKE BEBOUWING'

Het plangebied is voor het overgrote deel gelegen binnen de grens stedelijke dynamiek van stadsregio Venray én in bestaand bebouwd gebied. In het POL2006 wordt geen onderscheid gemaakt tussen ruimte voor voorzieningen, wonen en bedrijvigheid binnen het bestaand bebouwd gebied. Dit is in het POL2006 opgenomen onder het perspectief 9 'Stedelijke bebouwing'. Het betreffende perspectief omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde

woon-, winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Ook dient er aandacht te zijn voor de stedelijke wateropgaven ten aanzien van wateroverlast, afkoppeling, riolering en ecologisch water.

In het POL is verwoord dat binnen de grens van de stedelijke dynamiek sprake is van een continue proces van verandering en vernieuwing, intensief ruimtegebruik en een breed scala aan ontmoetingsplaatsen gericht op uitwisseling van onder meer informatie, diensten en goederen. Voorliggend bestemmingsplan, waarin de stedelijke functie van een bedrijventerrein opnieuw wordt vastgelegd, is derhalve zonder meer passend in P9 'Stedelijke bebouwing'.

ECONOMIE EN MOBILITEIT (WERKLOCATIES)

In het POL2006 wordt de ambitie uitgesproken om welvaart en werkgelegenheid in Limburg op een hoog niveau te brengen. Om deze ambitie te kunnen verwezenlijken dient een omslag naar een kenniseconomie te worden gemaakt, ondersteund door een uitstekend vestigingsklimaat. Goed bereikbare economische kerngebieden, met voldoende en kwalitatief goede ruimte dragen bij aan de concurrentiepositie van Limburg. De Provincie Limburg wil daarbij een grote variatie aan werklocaties aanbieden. Beheer en ontwikkeling van de Limburgse voorraad werklocaties is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en bedrijfsleven, waarbij regionaal maatwerk is vereist. Door duurzame inrichting en beheer van de bestaande voorraad aan werklocaties en de optimale benutting van restruimte kan de behoefte aan nieuwe werklocaties beperkt blijven. De kwaliteit van bestaande locaties staat centraal. Het bedrijventerrein De Hulst II kan gekwalificeerd worden als een stedelijk bedrijventerrein voor de opvang van kleine en middelgrote bedrijven. De hier gevestigde bedrijven hebben vaak een binding met de stadsregio. In het hoofdstuk Economie en Mobiliteit wordt onder andere opgemerkt dat door duurzame inrichting en beheer van de bestaande voorraad aan werklocaties en optimaal gebruik van restruimte de behoefte aan nieuwe locaties beperkt kan blijven. De kwaliteit van de bestaande werklocaties staat daarbij centraal. Voorliggend bestemmingsplan is zonder meer passend binnen de hierboven verwoorde visie: door de aanpassing en flexibilisering van de planologisch-juridische regeling worden de vestigingsmogelijkheden op het bedrijventerrein beter afgestemd op de vraag uit de markt, waardoor er zo optimaal mogelijk gebruik kan worden gemaakt van de restruimte op het terrein. Middels de voorgenomen bestemmingsplanherziening wordt het duurzaam beheer van de kwaliteit van het bedrijventerrein verzekerd. De herziening draagt derhalve bij aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in het hoofdstuk economie en mobiliteit van het POL2006.

3.2.2 Handreiking ruimtelijke ontwikkeling

De handreiking ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Limburg bestaat uit twee delen met een onderling verschillende status. Deel I is formeel aangemerkt als een door Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidsregel. In dit deel zijn de procedurele en inhoudelijke aspecten voor de toetsing van bestemmingsplannen (onder het regime van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening) opgenomen. Deel II betreft een informatief deel, waarin nadere toelichting wordt gegeven op vigerend beleid of vigerende wetgeving. In dit deel zijn onder andere ten aanzien van werklocaties nadere bepalingen opgenomen.

In de Handreiking worden verschillende categorieën werklocaties onderscheiden, waar bedrijvigheid verdeeld over verschillende segmenten zich bij voorkeur dient te vestigen. Gelet op het huidige en conform het vigerende bestemmingsplan toegestane gebruik kan het bedrijventerrein De Hulst II in principe worden aangemerkt als een stedelijk bedrijventerrein, in het segment 'modern gemengd'. Volgens de Handreiking zijn deze terreinen met name bestemd voor kleinschalige en middelgrote bedrijven met hoogwaardige activiteiten of bedrijven die een representatieve uitstraling behoeven. Dit type terrein dient bij voorkeur

plaats te bieden aan bedrijven in de milieucategorieën 2, 3 en eventueel 4 middels een binnenplanse vrijstelling (afwijkingsbevoegdheid).

De vestiging van eigenstandige kantoren is volgens deel II van de Handreiking niet wenselijk op bedrijventerreinen. Slechts ondersteunende kantoorfaciliteiten direct gekoppeld aan productie-, handels-, distributie- en vervoersbedrijven zijn toegestaan mits het aandeel kantooractiviteiten niet de overhand heeft (maximaal 30% brutovloeroppervlak). Op bedrijvenparken mag maximaal 50% van het brutovloeroppervlak worden gebruikt voor kantooractiviteiten. Evenmin zijn toegestaan (bedrijfs-)woningen of detailhandelfuncties (met uitzondering van de branches grove bouwmaterialen, landbouwmachines, brand- en explosiegevaarlijke stoffen en handel in tweedehands auto's).

De bestemmingen en het gebruik van het bedrijventerrein De Hulst II zijn niet geheel in overeenstemming met de uitgangspunten zoals die ten opzichte van deze terreinen zijn geformuleerd in de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling. Conform de bestemmingsplanregels van het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II' en van onderhavig bestemmingsplan zijn op delen van het terrein zelfstandige kantoorfuncties toegestaan. In de economische visie van de gemeente wordt het terrein dan ook aangemerkt als bedrijven- en kantorenpark. De gemeente Venray is voornemens dit gebruik te continueren. Daarnaast worden op bepaalde delen van het terrein bedrijven in milieucategorie 4 toegelaten. Tot slot heeft de gemeente Venray beleid vastgesteld voor het onder voorwaarden toestaan van 'leisure-achtige' voorzieningen als fitnesscentra en overdekte speeltuinen, aan de randen van enkele bedrijventerreinen in Venray (waaronder De Hulst II). Op deze punten wordt derhalve afgeweken van de provinciale uitgangspunten. In paragraaf 3.3 waarin het gemeentelijk beleid aan de orde komt, zal nader op de relatie en verhouding tussen het provinciaal en gemeentelijk beleid worden ingegaan.

Ten aanzien van detailhandelfuncties ten slotte wordt in deel I van de Handreiking bepaald dat de bestaande situatie wordt gerespecteerd, maar dat nieuwe detailhandel niet is toegestaan op bedrijventerreinen. In de stadsregio's wordt slechts een uitzondering gemaakt voor detailhandel in de branches die grove bouwmaterialen, landbouwmachines en brand- en explosiegevaarlijke stoffen (mits voldaan wordt aan de voorwaarden van het Bevi) verkopen. Ook maakt de Handreiking een uitzondering voor bedrijven welke handelen in tweedehands auto's, waarvoor binnen de regio geen geschikte alternatieve vestigingslocaties voorhanden zijn. De provincie Limburg heeft in de handreiking wel aangegeven dat ondergeschikte detailhandel inherent aan de bedrijfsactiviteiten op bedrijventerreinen in principe is toegestaan. Dit is in lijn met vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Uit deze jurisprudentie volgt dat (zeer) ondergeschikte, en aan de hoofdactiviteit gerelateerde detailhandel niet altijd strijdigheid met een bestemmingsplan hoeft op te leveren wanneer in de bestemmingsregels detailhandel als gebruik wordt uitgesloten. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om ambachtelijke of dienstverlenende bedrijven die naast en ten dienste van de hoofdactiviteit in beperkte mate ook producten verkopen aan particulieren. Ook ten aanzien van bestemmingen die groothandel toelaten maar detailhandel uitsluiten, hoeft geen sprake te zijn van strijd met de bestemming wanneer redelijkerwijs moet worden aangenomen dat incidenteel en in beperkte mate, voortvloeiend uit en ondergeschikt aan de groothandelsactiviteiten, verkoop aan particulieren plaatsvindt. Op het bedrijventerrein De Hulst II zijn thans geen zelfstandige detailhandelfuncties aanwezig. Nieuwe zelfstandige detailhandelfuncties worden in het geactualiseerde bestemmingsplan 'De Hulst II' evenmin toegestaan.

3.2.3 Programma werklocaties Limburg 2020

In het POL2006 wordt de ambitie uitgesproken om binnen de provinciegrenzen een grote variatie aan werklocaties aan te bieden. Beheer en ontwikkeling van de Limburgse voorraad werklocaties is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en bedrijfsleven, waarbij regionaal maatwerk is vereist. Zoals in het POL2006 is aangegeven kan door duurzame inrichting en beheer van de bestaande voorraad aan werklocaties en de

optimale benutting van restructuurde de behoefte aan nieuwe werklocaties beperkt blijven. De kwaliteit van bestaande locaties staat daarbij centraal. De feitelijke planningsopgave, die zowel de herstructurering van bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe locaties kan omvatten, is eind 2008 door de provincie vastgelegd in het Programma Werklocaties⁵. Dit programma is onderverdeeld in zeven Limburgse subregio's.

In het Programma Werklocaties wordt het belang van een goede segmentatie benadrukt. In het nieuwe Limburgse werklocatiebeleid wordt gestreefd naar een segmentatie welke primair loopt langs de lijn van ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt ruimtelijk onderscheid gemaakt in drie dimensies:

- gebruikswaarde (functionele kwaliteit);
- belevingswaarde (ontwerpkwaliteit);
- toekomstwaarde (economische kwaliteit).

Op iedere werklocatie dient sprake te zijn van voldoende functionele basiskwaliteit. Dit wordt aangeduid met de afkorting BT1. Daarnaast worden ten aanzien van bedrijventerreinen de segmenten BT2 en BT3 onderscheiden. De BT3-terreinen betreffen de zogenaamde 'excellente vestigingsmilieus'. Bedrijventerreinen welke het niveau BT1 niet halen worden aangeduid als BT0-locaties. Ten aanzien van deze terreinen geldt een herstructureringsopgave.

Bij het vaststellen van het profiel van een werklocatie vormt de ruimtelijke kwaliteit derhalve het vertrekpunt. Een verdere typering van terreinen naar industrie, logistiek, gemengde bedrijvigheid en diensten (de 'oude' segmentering uit het POL), zoals ook beschreven in paragraaf 3.2.2, blijft echter mogelijk en wenselijk.

De gemeente Venray valt onder de subregio Greenport plus, waar ook de gemeenten Horst aan de Maas, Venlo, Beesel en Peel en Maas toe behoren. Het totale oppervlak van de verschillende werklocaties in deze regio bedraagt samen bruto circa 2.059 ha en netto circa 1.655 ha.

De kwaliteit van het bedrijventerrein De Hulst II valt in de categorie BT2, wat betekent dat het bedrijventerrein over goede functionele kwaliteit beschikt. Op het terrein wordt ruim voldoende voldaan aan de minimeisen ten aanzien van bereikbaarheid, parkeermogelijkheden, voldoende ruimte, functionaliteit van de gebouwen en criminaliteitspreventie.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische visie

In de Strategische visie Venray Dorp en Stad⁶ wordt een toekomstvisie geformuleerd waarin een antwoord wordt gegeven op de vraag waar de gemeente Venray in het jaar 2015 wil staan. De visie is in 2009 geactualiseerd: met de visie op de gewenste toekomstrichting kan de gemeente Venray effectief sturing geven aan het proces van beleidsontwikkeling en prioritering.

Venray neemt als centrumgemeente een herkenbare positie in in de regio gelegen tussen Venlo, Eindhoven, Duitsland en Arnhem-Nijmegen. De kern Venray heeft met name sinds de Tweede Wereldoorlog een enorme groei doorgemaakt, zowel qua aantal inwoners, qua werkgelegenheid als qua voorzieningenniveau. De kracht van Venray is dat dit gecombineerd wordt met het van oorsprong dorpse karakter van de gemeente. In de visie wordt de bewuste keuze gemaakt om dorp en stad te zijn.

⁵ Provincie Limburg (december 2008), *Programma Werklocaties Limburg 2020*. Maastricht.

⁶ Gemeente Venray (april 2005), *Strategische visie Venray Dorp en Stad*. Venray

Onder het thema 'Venray is kennisintensief' wordt onder andere ingegaan op de gewenste economische ontwikkeling van de gemeente Venray. De gemeente Venray biedt ruimte aan behoud en groei van de bestaande werkgelegenheid en bedrijvigheid. Van belang daarbij is dat wat betreft werkgelegenheid en bedrijvigheid Venray selectief wenst te groeien: het zwaartepunt van de groei dient te liggen bij bedrijven in de dienstensector en de moderne kennisindustrie.

Verskillende maatschappelijke en bestuurlijke thema's hebben geleid tot een herbezinning op de Strategische visie 2015. Dit heeft geleid tot een 'vernieuwde' leidraad voor de toekomst, waarin de horizon is verlegd naar 2020. De Strategische visie 2020⁷ behelst deze nieuwe leidraad. Ook in de geactualiseerde Strategische visie wordt aan de hand van verschillende thema's de gewenste ontwikkelingsrichting van de gemeente Venray beschreven. Op punten is het strategisch beleid derhalve herijkt. Ten aanzien van het thema economie ('Economie in Venray, lokaal en regionaal') wordt opgemerkt dat de gemeente voornamelijk een voorwaardescheppende rol heeft. De gemeente blijft inzetten op de verdere ontwikkeling van de lokale economie, maar zal daarbij meer dan voorheen de kwaliteit daarvan als uitgangspunt nemen. Daarbij richt de gemeente zich vooral op economische activiteiten die een meerwaarde voor de gemeente hebben.

De meerwaarde wordt vooral gezocht in de zin van de mate waarin kennis in een bedrijf aanwezig is dan wel in dat bedrijf wordt ontwikkeld. Hiermee doelt de gemeente niet alleen op bedrijven in de 'high-tech' sectoren maar op alle bedrijven die zich bezighouden met scholing, innovatie, specialisatie, verduurzaming en/of clustering. Deze activiteiten leiden uiteindelijk tot een verdere verhoging van het niveau van de werkgelegenheid in de regio. In die zin is de term 'kennisgeoriënteerde' werkgelegenheid een betere betiteling dan de term 'kennisintensieve' werkgelegenheid, welke voorheen altijd is gebruikt.

Op basis van de huidige structuur en de geconstateerde trends kiest de gemeente voor de reeds sterke sectoren in de Venrayse economie en voor het stimuleren van startende bedrijven. Dit betekent dat de gemeente bedrijvigheid stimuleert in de kennisintensieve productie en logistiek, de agribusiness en food- en zorgsector. Deze activiteiten leiden uiteindelijk tot een verhoging van het niveau van de werkgelegenheid in de regio.

Het bedrijventerrein De Hulst II kan een belangrijke rol spelen in de economische structuur van Venray. Om deze reden dient zorgvuldig te worden omgegaan met de nog uitgeefbare bedrijfskavels. In de Economische Visie van de gemeente Venray zijn hiertoe onder andere enkele harde en zachte uitgifte criteria opgesteld. In paragraaf 3.3.3 wordt hier nader aandacht aan besteed.

3.3.2 Ontwikkelingsperspectief 2015

Het door de gemeente Venray opgestelde Ontwikkelingsperspectief 2015⁸ beoogt de verbindende schakel te vormen tussen het strategisch beleid zoals verwoord in de strategische visie en het tactisch beleid zoals opgesteld in verschillende Dorp- en Wijkontwikkelingsplannen. De nota biedt een ontwikkelingsperspectief voor de middellange termijn (ontwikkelingen tot 2015, met een doorkijk naar 2020/2025) en vormt voor het gemeentebestuur een leidraad bij de afweging van concrete beslissingen of voor de inzet van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten. In het document is derhalve een uitvoeringsstrategie opgenomen die de gemeente Venray wil hanteren bij de verdere uitwerking en uitvoering van de nota. Richtinggevende doelen in dit verband zijn onder andere:

- het nastreven van een sterke regionale betekenis van Venray, door een actieve inzet op de regiofunctie voor verschillende taakvelden. In het bijzonder worden de taakvelden werken, voorzieningen en wonen genoemd. Op het gebied van werken wil Venray

⁷ Gemeente Venray (november 2009), Strategische visie Venray 2020.

⁸ Gemeente Venray (mei 2006), *Ontwikkelingsperspectief Venray 2015*. Venray

profiteren van haar ligging aan de snelweg. Het verbreden van de economische structuur staat hoog in het vaandel. Op het gebied van voorzieningen wil Venray een centrumfunctie voor een groter regionaal gebied vervullen. Wat het wonen betreft heeft Venray de ambitie om haar positie als woongemeente te versterken;

- het versterken en verbeteren van de economie, door het aanwezige vestigingsmilieu kwalitatief te verbeteren en verbreding van de economie te stimuleren;
- het waarborgen van de bereikbaarheid van Venray, de bedrijventerreinen en het buitengebied, door te voorzien in een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Venray zowel in de regio als binnen Venray zelf;
- het vergroten van de ruimtelijke identiteit van Venray, door ruimtelijke kwaliteiten van Venray te behouden, te versterken en te benutten met daarin ruimte voor ontwikkeling en vestiging van passende functies.

In het ontwikkelingsperspectief wordt onder andere aangegeven dat zowel in de ruimtelijke inrichting als in de sociale structuur Venray zowel een dorp als stad wenst te zijn. Onderdeel van dit streven is dat voor de ontwikkeling van Venray op de langere termijn wordt ingezet op de intensivering van de kern van de verbinding tussen de kern Venray en de stationslocatie in Oostrum. De omgeving van het station, waarbinnen ook het plangebied is gelegen, dient intensiever benut te worden voor stedelijke functies. In het ontwikkelingsperspectief wordt het stationsgebied aangemerkt als een gebied dat vanwege haar goede bereikbaarheid een enorme potentie heeft, die nog onvoldoende wordt benut. Dienstverlening en kennisintensieve bedrijven zouden hier volgens de visie een goede vestigingslocatie hebben. De doorontwikkeling van bedrijventerrein De Hulst II is derhalve zonder meer passend binnen deze aspecten van het ontwikkelingsperspectief.

Daarnaast wordt in het ontwikkelingsperspectief het belang van een selectieve groei van bedrijvigheid verder benadrukt en uitgewerkt. Om de werkgelegenheidspositie van Venray minder kwetsbaar te maken wordt prioriteit gegeven aan bedrijfsvestigingen die de structuur van de werkgelegenheid verbreden. Zoals in de Strategische visie aangegeven dient hierbij met name gedacht te worden aan bedrijven in de dienstensector en de kennisindustrie. Voor de momenteel nog uit te geven kavels op de verschillende bedrijventerreinen zal om de structuur van de werkgelegenheid te verbreden worden uitgegaan van een actieve acquisitie en marktbenadering. Daarnaast zal voor de verouderde terreingedeelten op de bestaande bedrijventerreinen en actief herstructurerings- en revitaliseringsprogramma worden opgezet.

Onderhavig bestemmingsplan 'De Hulst II' biedt een planologisch / juridische basis om het vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijvigheid in de gemeente Venray uit te breiden en te versterken. Middels voorliggende bestemmingsplanherziening worden de op dit moment op het bedrijventerrein aanwezige functies vastgelegd en gecontinueerd. Daarnaast is het stedenbouwkundig kader ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II' zodanig aangepast, dat ruimte kan worden geboden aan een binnen de gemeentegrenzen gewenste en noodzakelijke bedrijfsverplaatsing (zie ook paragraaf 3.3.3). De middels voorliggend plan toegestane bedrijvigheid en functies maken dat het uitstekend past binnen de door de gemeente Venray geformuleerde ambitie van verbreding van de werkgelegenheid: momenteel is er geen zware industrie op het terrein gevestigd of toegelaten. De thans aanwezige bedrijven opereren grotendeels binnen de (lichte) productiesector. Daarnaast zullen op de belangrijkste zichtlocaties kantoorfuncties worden toegestaan. In algemene zin kan gezegd worden dat kantoorfuncties door de groeiende kenniseconomie een steeds prominentere rol innemen. Zij kunnen derhalve een belangrijke rol spelen in de verbreding van het Venrayse werkgelegenheidsaanbod.

3.3.3 Economisch beleid

In haar Economische visie geeft de gemeente Venray verdere invulling aan de doelstelling 'Venray is kennisintensief'. De visie dient als leidraad voor het gemeentelijk economisch beleid voor de periode 2008-2020, met waar nodig een doorkijk naar 2020/2025.

In de Economische visie kiest Venray voor de volgende drie speerpunten:

- Kennis en innovatie;
- Kwaliteit en duurzaamheid;
- Regionale identiteit.

Ten aanzien van bedrijventerreinen heeft Venray de ambitie om over voldoende en gevarieerde werklocaties voor bedrijven te willen beschikken, nu en in de toekomst. Er dient ruimte te zijn voor bedrijven in elke fase van hun bestaan, van startend bedrijf tot grote internationale speler. Dit betekent dat er niet alleen maar aandacht uitgaat naar de uitgifte van nieuwe bedrijfskavels (van verschillende omvang en type), maar dat ook mogelijkheden worden geboden voor werken aan huis, werken in een bedrijfsverzamelgebouw of in een opgeknapt pand uit de bestaande voorraad. Behoud en versterking van de lokaal aanwezige bedrijven staat voorop. Gezien het grote aandeel bedrijfsverplaatsingen binnen de gemeente, van de ene naar de andere werklocatie, moet worden voorkomen dat er leegstand ontstaat of verpaupering van de oude locatie (uiteeraard is dit ook afhankelijk van de ligging en de kwaliteit van de achterblijvende locatie). In de Economische visie kiest Venray dan ook voor een tweesporenbeleid: enerzijds nieuwe uitbreidingsruimte creëren en anderzijds de bestaande terreinen revitaliseren. Het een kan niet los worden gezien van het ander. Elke nieuwe ontwikkeling zal gepaard moeten gaan met kwaliteitsinvesteringen in het bestaande. Venray onderschrijft hiermee de principes van de SER-ladder van eerst intensiveren en herstructureren en dan pas uitbreiden. Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de bedrijventerreinen staan voorop. De vraag naar kwaliteit en representativiteit van gebouwen en de bedrijfsomgeving neemt toe. Overigens is en blijft wel sprake van verschillende kwaliteitsniveaus. Niet elk bedrijventerrein kan namelijk hoogwaardig zijn en dat zou ook niet gewenst zijn. Wel dient elk terrein een bepaalde basiskwaliteit te hebben om te voorkomen dat er een neerwaartse spiraal ontstaat en revitalisering aan de orde komt. Daarnaast geldt dat er ook binnen een terrein verschillen van kwaliteitsniveau mogelijk zijn. Als inrichtingsprincipes worden gehanteerd:

- het gedeelte nabij de hoofdwegen dient de hoogste ruimtelijke kwaliteit te hebben, naar 'achteren' toe neemt deze af;
- op het gedeelte bij de hoofdwegen zijn de kleinere, kantoorachtige bedrijven gevestigd, naar 'achteren' toe neemt de schaalgrootte toe;
- de lichtste milieucategorieën zijn daar gesitueerd waar de aangrenzende gebieden (bijvoorbeeld een woonwijk) het kwetsbaarst zijn.

SEGMENTERING

In de Economische visie is een indeling opgenomen naar segmentering van de bedrijventerreinen in Venray. Er worden vijf typen van bedrijventerreinen onderscheiden:

industrieel-logistiek terrein:	bedoeld voor grote industriële en transport- en distributiebedrijven (VAL)
bedrijven- en kantorenpark:	bedoeld voor middelgrote, hoogwaardige bedrijvigheid zoals (lichte) productie en dienstverlening
gemengd bedrijventerrein:	bedoeld voor kleinschalige of middelgrote, gemengde bedrijvigheid (productie, reparatie, groothandel)
stedelijk dienstenterrein:	bedoeld voor kantoren, volumineuze detailhandel en/of leisurevoorzieningen
functiespecifiek terrein:	specifiek bedoeld voor agrarisch gebonden bedrijvigheid of bedrijven die moeten verplaatsen uit de kerkdorpen

Onderstaande tabel geeft een indeling weer van de bedrijventerreinen van Venray naar type, omvang, gemiddelde kavelgrootte⁹ en toegelaten milieucategorieën. Het betreft een indeling op hoofdlijnen:

⁹ klein tot 2.500 m2, middel 2.500 tot 5.000 m2, groot vanaf 5.000 m2

	Type terrein	Omvang (in ha)	Overwegende kavel grootte	Gewenste milieu categorie	Geluidszonerings- plichtige/risicovolle inrichtingen
Smakterheide	industrieel-logistiek terrein	170	groot	3, 4	geluid ja, risicovol ja
De Blakt	industrieel-logistiek terrein	73	groot	3, 4	geluid nee, risicovol ja
Keizersveld	bedrijven- en kantorenpark	40	klein,middel	1, 2, 3, 4	niet toegestaan
Hulst I	gemengd bedrijventerrein	19	middel	2, 3, 4	niet toegestaan
Hulst II	bedrijven- en kantorenpark	24	middel	1, 2, 3, 4	niet toegestaan
De Brier	stedelijk dienstenterrein	11	klein	1, 2, 3.1	geluid nee, risicovol ja (lpg)
Witte Vennen	industrieel-logistiek terrein	27	groot	3, 4	geluid ja, risicovol nee
Vennendreef	gemengd bedrijventerrein	10	klein	1, 2, 3	niet toegestaan
Agrobaan Ysselsteyn	gemengd bedrijventerrein	10	middel	2, 3, 4	niet toegestaan
Gezellenbaan Ysselsteyn	gemengd bedrijventerrein	3	klein	1, 2, 3.1	geluid nee, risicovol ja (lpg)
HIT Wanssum	industrieel-logistiek& gemengd terrein	57	middel	2, 3, 4	geluid ja, risicovol ja
Oude melkfabriek	gemengd bedrijventerrein	3	klein	1, 2, 3.1	niet toegestaan

De Hulst II wordt aangeduid als een bedrijven- en kantorenpark, bedoeld voor middelgrote, hoogwaardige bedrijvigheid zoals (lichte) productie en dienstverlening.

De vestigingseisen van bedrijven in een bepaalde doelgroep/sector verschillen van elkaar. Het is dan ook van belang na te gaan aan welke typen terreinen behoefte is en of het huidige aanbod hieraan voldoet. In de Economische visie heeft de gemeente hiervoor beleid geformuleerd: ten tijde van de vaststelling van de Economische visie betrof het bedrijventerrein Keizersveld de enige grootschalige locatie voor zakelijke dienstverlening buiten het centrum van Venray. Voor middelgrote en grote kantoren was geen specifieke kantorenlocatie beschikbaar in Venray. Om die reden is een deel van het bedrijventerrein De Hulst II in het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II' hiertoe herbestemd. Het betreft met name de zone aan de westzijde van De Hulst II, langs de A73. Bijkomend voordeel van kantorenontwikkeling is de hoogwaardige uitstraling die kantoorbebouwing over het algemeen kenmerkt. Dit is van belang voor het door de gemeente gewenste niveau van ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein De Hulst II. Met name de uitstraling van het terrein zoals deze wordt ervaren vanaf de A73 is hierbij gebaat. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt beoogd het huidige hoogwaardige, gemengde karakter van het terrein ook voor de toekomst te behouden.

In de Economische visie is verder aangegeven dat de resterende ruimte op de bedrijventerreinen zorgvuldig zal worden uitgegeven aan bedrijven die een aantoonbare meerwaarde kunnen vormen voor de gemeente Venray. Bij de uitgifte van bedrijventerreinen spelen twee factoren een rol: het doorlopen van een heldere, klantvriendelijke procedure en het vinden van de juiste locatie voor een bedrijf, passend bij het economische profiel. Om het uitgifteproces transparant en soepel te kunnen doorlopen, heeft de gemeente een interne taskforce opgericht. Daarnaast is in de Economische Visie de doelstelling verwoord om bij de uitgifte selectiever te zijn op de toegevoegde waarde die een bedrijf levert voor de Venrayse economie. Om die reden zijn uitgiftecriteria opgesteld: de gemeente Venray hanteert een beoordelingsmatrix als hulpmiddel en ter onderbouwing van de keuze om een bedrijf wel of niet een kavel aan te bieden. Deze uitgiftecriteria zijn uitgewerkt in de bijlage van de

Economische visie. Het belangrijkste aspect hierbij is of het bedrijf past binnen het economisch profiel van een terrein. Andere pluspunten waarmee een bedrijf kan scoren, zijn bijvoorbeeld lokale binding, toegevoegde (hoogwaardige) werkgelegenheid en duurzaam materiaalgebruik. Ten aanzien van het bedrijventerrein De Hulst II is in de harde uitgiftecriteria aangegeven dat vooral kantoren (sales, marketing, helpdesks, shared services), kennis- en maakindustrie (productontwikkeling, assemblage van technologisch hoogwaardige producten en/of machines), ICT en lifesciences gewenst zijn. Het minimaal aantal arbeidsplaatsen bedraagt voor De Hulst II 45 arbeidsplaatsen/ha.

Met de herziening van het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II' wordt onder andere de verplaatsing van momenteel elders in de gemeente gevestigd bedrijf (Inalfa) mogelijk gemaakt. Deze verplaatsing is in lijn met het beleid zoals beschreven in de Economische visie. In de eerste plaats kan worden opgemerkt dat bijna de helft van de toekomstige vloeroppervlakte van het te verplaatsen bedrijf in gebruik zal worden genomen als kantoorruimte. De nadruk van de bedrijfsactiviteiten zal liggen bij het aspect research and development. Dit past bij uitstek in het hiervoor beschreven profiel van bedrijventerrein De Hulst II (Bedrijven- en kantorenpark). Ten tweede is van belang dat het hoofdkantoor van Inalfa reeds gevestigd is te Venray. Inalfa wenst het hoofdkantoor te huisvesten in een gebouw dat gezien kan worden als visitekaartje voor de onderneming, waardoor vanzelfsprekend wordt gestreefd naar een gebouw met een hoogwaardige architectonische vormgeving. Gelet op het aantal werknemers en de internationale inslag is bereikbaarheid een zeer belangrijke voorwaarde, evenals de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid. Al deze facetten sluiten naadloos aan bij het in de Economische Visie vastgelegde gewenste kwaliteitsniveau voor De Hulst II. In de derde plaats wordt voldaan aan de harde uitgiftecriteria welke ten aanzien van het bedrijventerrein De Hulst II zijn verwoord in de bijlage bij de Economische Visie. De Venrayse vestiging van Inalfa richt zich voornamelijk op research and development. De productielijn zal hier deels ook dienstbaar aan zijn; men wil de productontwerpen ter plaatse fabriceren en uittesten. Dit past binnen het economisch profiel van de beoordelingsmatrix. Daarbij wordt voldaan aan het minimum aantal arbeidsplaatsen en parkeren en laden en lossen op eigen terrein.

De zachte uitgiftecriteria zijn benoemd als aanvullende criteria waarmee een bedrijf pluspunten kan scoren. Ook aan veel van deze zachte criteria wordt voldaan. Zo heeft het bedrijf een lokale binding (dit geldt voor het personeel van Inalfa), worden goede parkeervoorzieningen aangelegd en het wordt voldaan aan het minimaal bebouwd kaveloppervlak.

KWALITEITSNIVEAU

In de Economische visie is voor alle bedrijventerreinen het gewenste kwaliteitsniveau bepaald. Hierbij zijn drie aspecten van belang:

- de functionele kwaliteit (parkeren, voldoende ruimte, veiligheid, parkmanagement);
- de ruimtelijke kwaliteit (zichtbaarheid, beeldkwaliteitplan, zorgvuldige inpassing, representativiteit gebouwen en openbare ruimte, materiaalgebruik, voorzieningen langzaam verkeer, opslag);
- het ontsluitingsniveau (aan/nabij snelweg, overige hoofdwegenstructuur, openbaar vervoersaansluiting).

Ten aanzien van het bedrijventerrein De Hulst II wordt in de visie aangegeven dat gestreefd wordt naar een hoog ambitieniveau voor wat betreft de functionele en ruimtelijke kwaliteit en de ontsluiting. Dit betekent dat het kwaliteitsniveau een blijvend aandachtspunt vormt bij de verdere uitgifte en ontwikkeling van het terrein.

LEISURE

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venray heeft in december 2010 de 'Handreiking 'leisure' op bedrijventerreinen' vastgesteld. Steeds vaker komen er verzoeken van bedrijven op het gebied van 'leisure' om zich op een bedrijventerrein te kunnen

vestigen, al dan niet in een leegstaande bedrijfshal. Onder 'leisure' op bedrijventerreinen wordt verstaan bezoekersintensieve stedelijke voorzieningen op het vlak van indoor sport en spel, waarvoor vanwege de omvang en/of de verkeersaantrekkende werking en/of geluidsoverlast elders geen geschikte plek is. Voorbeelden zijn fitnesscentra, sportscholen, indoor speeltuinen/hallen, kartbanen, lasergame en wellnesscomplexen zoals sauna's.

Door een passend aanbod aan indoor sport en spel wordt de aantrekkelijkheid van Venray vergroot. Het draagt bij aan verhoging van de quality of life en het voorzieningenniveau van de gemeente. Het kan tevens een positieve invloed hebben op het vestigingsklimaat, de werkgelegenheid en het imago van de gemeente. De verwachting is bovendien dat de vrijetijdseconomie alleen maar zal groeien als gevolg van de vergrijzing, toenemende vrije tijd en keuzevrijheid en individualisering in de sport (minder lidmaatschappen van verenigingen), terwijl aan de andere kant de behoefte aan bepaalde typen bedrijfslocaties zal afnemen. Vandaar dat de gemeente Venray initiatieven op het gebied van indoor sport en spel wil stimuleren en de ruimte wil bieden. Indien mogelijk, vestigen dergelijke initiatieven zich in of nabij het centrum of de bestaande sport/recreatiegebieden in Venray. Maar wanneer blijkt dat hiervoor geen geschikte plek te vinden is, kunnen zich dergelijke initiatieven onder voorwaarden ook vestigen op bedrijventerreinen.

Bovenstaande wil niet zeggen dat op alle bedrijventerreinen hiervoor plek is. Sommige bedrijventerreinen lenen zich hier door hun functieprofiel, milieuzonering en/of uitstraling beter voor dan andere. Met betrekking tot de Hulst II wordt in de Handreiking 'leisure op bedrijventerreinen' aangegeven dat het gedeelte van de Hulst II ten oosten van de hoogspanningsleiding zich kenmerkt door een sterke mate van functiemenging. De resterende vrije ruimte in dit gebied zou conform de handreiking ingevuld kunnen worden met indoor sport- en spelvoorzieningen.

PARKMANAGEMENT

De gemeente Venray stimuleert de invoering van parkmanagement op alle bedrijventerreinen en kantorenlocaties in Venray.

Parkmanagement kan een rol spelen in het beheer van de openbare ruimte, bij de beveiliging van een bedrijventerrein en bij het opzetten van collectieve projecten gericht op duurzaamheid en financiële voordelen. Ook kan parkmanagement zorgen voor een grote verankering van bedrijven binnen een terrein en binnen de gemeente of regio. Al naar gelang de eigendomssituatie is parkmanagement een private verantwoordelijkheid van de ondernemers op een terrein onderling, of een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente en ondernemers.

3.3.4 Detailhandelbeleid

In de Structuurvisie detailhandel 'Venray, beleef de Beste Binnenstad'¹⁰ is het gemeentelijke detailhandelsbeleid vastgelegd. De structuurvisie vervangt de nota Herziening Detailhandelsbeleid uit 2005 en de nota Spreiding supermarkten uit 2007. Hoofddlijn van de visie is dat Venray haar positie als 2e stedelijk centrum van Noord-Limburg wil handhaven en versterken. Daarbij hoort een uitgebreid en compleet aanbod aan winkels en voorzieningen. De verschillende winkelgebieden in Venray (kernwinkelgebied, De Brier en de dorp- en wijkwinkelcentra) vullen elkaar aan en ieder gebied heeft zijn eigen functie en uitstraling. Gezamenlijk vormen deze gebieden een fijnmazige detailhandelsstructuur met het koop- cq. bezoekmotief als leidend principe:

- Recreatief winkelen/fun shoppen: in het kernwinkelgebied van Venray;
- Doelgerichte aankopen/run shoppen: op De Brier en overige perifere locaties (bijvoorbeeld de Intratuin, autoboulevard Keizersveld);
- Boodschappen doen: in de dorp- en wijkwinkelcentra.

¹⁰ Gemeente Venray (5 februari 2013), *Structuurvisie detailhandel gemeente Venray 2013-2023*.

Er dient terughoudend te worden omgegaan met het toevoegen van nieuwe detailhandelsmeters. Verdere ruimtelijke concentratie en clustering van voorzieningen staat voorop. De gemeente staat alleen nieuwe detailhandel toe als er aantoonbaar sprake is van toegevoegde waarde en onderscheidend vermogen, zowel ruimtelijk als economisch.

De gemeente Venray streeft voor wat betreft de reguliere detailhandel (geen volumineuze of grootschalige detailhandel) naar een verbreding en een versterking van het winkelaanbod in het centrum van de kern Venray. Dit ten einde in het centrum meer recreatief winkelbezoek te genereren. Zoals aangeven in paragraaf 3.2.2 heeft de provincie Limburg in de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling bepaald dat detailhandelfuncties op bedrijventerreinen in principe niet gewenst zijn. Conform de uitgangspunten van de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling wil ook de gemeente Venray voorkomen dat kostbare bedrijfsruimte, waar gezien de afstand tot de woonbebouwing zware bedrijvigheid kan worden toegestaan, wordt bezet door (kleinschalige) detailhandelbedrijvigheid.

Het stedelijk dienstenterrein De Brier is in de structuurvisie aangewezen als perifere locatie voor de vestiging van volumineuze detailhandel. (Nieuwe) detailhandel op de overige bedrijventerreinen in Venray is in principe niet toegestaan. Dit neemt niet weg dat in de praktijk verspreid over de diverse bedrijventerreinen detailhandel voorkomt, onder andere in volumineuze goederen. Daarnaast is vaak sprake van de combinatie groothandel met (al dan niet) ondergeschikt verkoop aan particulieren. Op bedrijventerrein Keizersveld bevindt zich een zogenaamde 'autoboulevard': een concentratie van autoverkoopbedrijven, gecombineerd met autoaccessoires. Op het bedrijventerrein De Hulst II zijn thans geen reguliere detailhandelfuncties aanwezig. Conform het provinciaal en gemeentelijk beleid wordt de vestiging van nieuwe reguliere detailhandel op het bedrijventerrein ook middels de regels van dit bestemmingsplan uitgesloten.

Wel toegestaan is ondergeschikte verkoop bij bedrijven van ter plaatse vervaardigde goederen (de zogenaamde productiegebonden detailhandel, met uitzondering van levensmiddelen) en ondergeschikte verkoop aan particulieren bij groothandelsbedrijven (maximaal 15% van de jaaromzet). Voor deze vormen van ondergeschikte verkoop geldt dat er sprake moet zijn van een directe ruimtelijk-functionele relatie van de detailhandel met de aanwezige bedrijfsvoering.

De Structuurvisie Detailhandel bevat tevens beleid ten aanzien van internetverkoop. De vraag of een internetbedrijf wel of niet toelaatbaar is in een woonwijk of op een bedrijventerrein, hangt af van de concrete activiteiten van het bedrijf en van de ruimtelijke uitstraling daarvan. Zolang de hoofdactiviteiten bestaan uit kantoorfunctie en opslag, en de bezorging via postorder plaatsvindt, is dit vaak goed mogelijk vanuit een woning of een magazijn. Dergelijke activiteiten, zonder showroom en/of reclame-uitingen, waarbij de bevoorradiging plaatsvindt in de dagperiode, kunnen als een ondergeschikte activiteit worden beschouwd bij de hoofdfunctie wonen of bedrijf.

Omdat het niet altijd mogelijk en/of gewenst is om thuis te (laten) bezorgen, kunnen in de bestaande winkelgebieden afhaalpunten worden gerealiseerd waar de online aankopen kunnen worden afgehaald. Naast de bestaande winkelgebieden wil de gemeente op een zeer beperkt aantal locaties de mogelijkheid bieden om afhaalpunten te openen met een sterke verkeersaantrekkende werking. Ook op bedrijventerrein de Hulst II wordt hiervoor de mogelijkheid geboden, gezien de ligging aan een van de belangrijkste hoofdinvalswegen (De Germaan/Henri Dunantstraat). Er is nadrukkelijk geen sprake van een showroom en/of winkeletalage.

3.3.5 Verkeers- en vervoersbeleid

Het Venray's Verkeers- en Vervoersplan¹¹ (VVVP) is in maart 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. In dit plan wordt het verkeers- en vervoersbeleid uit de periode 1995-2006 geëvalueerd, geactualiseerd en aangevuld. De conclusies en resultaten van het verkeers- en vervoersbeleid uit de periode 1995-2006 zijn dat er geen onoplosbare doorstromingsproblemen op de wegenstructuur bestaan, dat reeds een groot gedeelte van de infrastructuur is ingericht conform de eisen van 'Duurzaam Veilig' en dat er sprake is van een daling van de verkeersongevallencijfers.

Met het VVVP wordt voor de periode 2006-2015 een viertal doelstellingen nagestreefd:

- een voortzetting van het 'Duurzaam Veilig'-beleid;
- het mogelijk maken en ondersteunen van ruimtelijke ontwikkelingen door de bereikbaarheid te verbeteren;
- het bijdragen aan het verbeteren van de situatie voor de leefbaarheid, het welzijn, de economie en het milieu;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle, maar vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Conform de principes van 'Duurzaam Veilig' kan het wegennet worden opgedeeld in drie functies, te weten stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In de Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering¹² (VWW), welke een aanvulling vormt op het Verkeers- en vervoersplan, onderscheidt de gemeente Venray daarbij nog een specifiek type gebiedsontsluitingsweg, te weten de wijkontsluitingsweg. De weginrichting van gebiedsontsluitingswegen is in hoofdzaak gericht op verkeersdoorstroming en kent daarom gescheiden voorzieningen voor autoverkeer en langzaam verkeer. De weginrichting van wijkontsluitingswegen kent een minder vergaande vorm van scheiding van autoverkeer en langzaam verkeer. Op erftoegangswegen ten slotte is het autoverkeer en langzaam verkeer gemengd. De inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen lenen zich niet zonder meer voor toepassing op bedrijventerreinen. De reden hiervoor is gelegen in het naar verhouding grote aandeel van (lang en zwaar) vrachtverkeer op deze wegen. Daarom wordt in de nieuwe Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering aangegeven dat voor wat betreft de inrichting van de openbare wegen op bedrijventerreinen maatwerk zal moeten worden toegepast.

Onderdeel van het Verkeers- en Vervoersplan is verder een analyse van de kansen en kwaliteiten enerzijds, en de problemen en bedreigingen van de verkeerssituatie in Venray anderzijds. Aan de hand van de toekomstige knelpunten zijn speerpunten vastgesteld waar de gemeente Venray op inzet om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen en te verbeteren. Een belangrijk probleem waar de gemeente mee te maken heeft is de toenemende drukte op de autosnelwegen en de hoofdwegen in en rondom Venray. Op de hoofdwegen zorgt het verkeer voor barrièrewerking en wordt het voor voetgangers en fietsers lastiger om over te steken. Een van de hoofdvragen in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid is dan ook welke infrastructurele maatregelen er nodig zijn om tot een goede verkeerssituatie te komen. In zijn algemeenheid wordt opgemerkt dat de analyse van de oplossingsscenario's laat zien dat om te komen tot een goede en vlotte verkeersafwikkeling in Venray, vooral moet worden gekeken naar uitbreiding en optimalisatie van de bestaande wegenstructuur. Bij de bepaling van de toekomstige wegenstructuur zal de nadruk derhalve vooral liggen op maatregelen die de bestaande infrastructuur beter benutten.

Ten aanzien van de in het plangebied gelegen wegen worden geen maatregelen voorgesteld waarmee bij de vaststelling van voorliggend plan rekening gehouden moet worden.

¹¹ Gemeente Venray (maart 2007), *Venray's Verkeers- en Vervoersplan*. Venray

¹² Gemeente Venray (februari 2008), *Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering*. Venray

PARKEERBELEID

In het Venray's Verkeers- en Vervoersplan is het parkeerbeleidsplan genoemd als uit te werken kadernota die inzoomt op de parkeerproblematiek in Venray. Dit heeft geresulteerd in de vaststelling van het Parkeerbeleidsplan 2011-2020, waarmee wordt ingespeeld op de huidige stand van zaken en ontwikkelingen die spelen en gaan spelen tot 2020.

In het parkeerbeleidsplan de volgende beleidsmatige aanbevelingen gedaan:

1. werk het verwacht tekort aan parkeerplaatsen in het centrum weg;
2. leg uitbreidingsopgave zoveel mogelijk bij ontwikkelaars;
3. benut bestaande (virtuele) capaciteit zo goed mogelijk;
4. zorg voor goede uniforme parkeerregulering tegen kostendekkende achtergrond;
5. geef grove kaders voor parkeren in wijken en dorpen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient conform het Parkeerbeleidsplan de parkeervraag als gevolg van deze ontwikkelingen beoordeeld te worden aan het hand van de recentelijk vastgestelde gemeentelijke Beleidsnota Parkeernormen.

3.3.6 Milieubeleid

De gemeente Venray heeft ervoor gekozen het overkoepelende milieubeleid (Milieubeleidsplan 2003-2007) niet te actualiseren, maar voor een aantal milieuthema's specifiek beleid vast te stellen. Daarnaast worden ontwikkelingen getoetst aan de reguliere landelijke milieuregelgeving.

In 2013 is de Energiestrategie Beesel-Venlo-Venray vastgesteld met als doel energieneutraliteit in 2030 (met compenserende maatregelen). Dit is gebaseerd op de aanwezige potentie. In de Energiestrategie is beschreven hoe forse energiebesparing en het zelf opwekken van schone, duurzame energie een bijdrage leveren aan een schoner milieu, een gezondere leefomgeving en een sterkere lokale economie. Ook is beschreven welke methoden daarvoor ingezet kunnen worden, en wat daarbij de rol is van de gemeenten en alle andere betrokkenen.

De gemeenten Venray, Venlo en Beesel kiezen voor een strategie gericht op:

- het zichtbaar maken van economische kansen waardoor deze ten volle kunnen worden benut;
- het mobiliseren van de samenleving door partijen bij elkaar te brengen en netwerken te vormen;
- het faciliteren van initiatieven vanuit de samenleving waarbij het accent ligt op 'grote klappers', pareltjes vinden, synergie zoeken en betrouwbaarheid tonen.

De gemeentelijke organisatie kan de doelen van energiebesparing en duurzame energie niet alleen realiseren. Het mobiliseren en faciliteren van maatschappelijke activiteiten staat daarom centraal in onze aanpak. Daarbij verwacht de gemeente ook nadrukkelijk bijdrage en initiatief van de bedrijven, aangezien daar grote energieverbruikers tussen zitten en dus grote slagen te maken zijn. Door gezamenlijk of individueel te investeren in bijv. zonnepanelen of een windturbine kunnen ze hun energiekosten verlagen. De rol van de gemeente is om die initiatieven aan te jagen door economische kansen zichtbaar te maken, kennis te delen en te verspreiden, verbindingen te leggen, barrières weg te nemen en positieve aandacht te geven interessante projecten. Ook zal de gemeente zelf het goede voorbeeld geven.

Het merendeel van de bedrijven (inrichtingen) binnen de gemeente Venray is op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vergunning- of meldingsplichtig. Op basis van deze regelgeving kan voor elke inrichting de maximaal acceptabel geachte milieubelasting op de leefomgeving worden gewaarborgd. Middels een gecombineerd spoor van onder andere ruimtelijk beleid en milieubeleid kan de negatieve invloed van bedrijven binnen de gemeente Venray op de leefomgevingskwaliteit van haar burgers tot een minimum beperkt

worden. Dit bestemmingsplan vormt onderdeel van het ruimtelijke spoor. In voorliggend bestemmingsplan is een zonering opgenomen middels welke de bedrijven die (potentieel) de grootste druk uitoefenen op de kwaliteit van de leefomgeving het verst van gevoelige functies (zoals bijvoorbeeld woonwijken) worden gesitueerd. In hoofdstuk 5 (planbeschrijving) wordt nader ingegaan op deze zonering.

3.3.7 Welstandsnota Wederzijds Vertrouwen

De per 1 januari 2003 herziene Woningwet verplicht gemeenten een welstandsbeleid vast te stellen. De welstandsnota bevat criteria die het bevoegd gezag toepast bij de beoordeling of een bouwplan in strijd is met redelijke eisen van welstand. Door de gemeente Venray is dit beleid geactualiseerd vastgelegd in de welstandsnota Wederzijds Vertrouwen¹³. Na evaluatie van het voormalige welstandsbeleid is ervoor gekozen om binnen de gemeente een preventief welstandstoezicht te differentiëren naar gebied en naar bouwplannen.

De gemeente Venray streeft in zijn algemeenheid een vlotte afhandeling van (vergunning)aanvragen na. Dit geldt ook voor aanvragen om omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Bij deze vergunning is een welstandstoets aan de orde. Het versnellen van de vergunningsprocedure of de welstandstoets is een invulling van deze algemene ambitie. Deze nieuwe welstandsnota moet helpen deze ambitie te realiseren.

De ambitie op het gebied van welstand richt zich op behoud van ruimtelijke kwaliteit en op wederzijds vertrouwen. Deze ambitie sluit aan op de trend van een terugtrekkende overheid en het versterken van eigen verantwoordelijkheden van burgers en bedrijven. De gemeente Venray kan en wil niet alle aspecten op het gebied van welstand met regels voorschrijven. Om deze reden treedt de gemeente terughoudender op in gebieden die niet of in mindere mate tot de 'publieke ruimte' van Venray behoren. De gemeente Venray geeft haar burgers het vertrouwen dat zij zowel als individu alsook als collectief op een verantwoorde wijze met hun 'individuele ruimte' omgaan. De burger kan het vertrouwen in de gemeente Venray hebben dat deze haar verantwoordelijkheid neemt voor de 'publieke ruimte van Venray'. Om invulling te geven aan dit 'wederzijds vertrouwen' wordt het welstandstoezicht benaderd vanuit de gedachte 'nee, tenzij'. Terughoudendheid in het toepassen van preventief welstandstoezicht is de basis, ook wat betreft de mate van welstandscriteria. Maar waar nodig gelden er duidelijke regels. Om uitvoering aan deze gedachte te geven past de gemeente Venray een differentiatie in welstandstoezicht toe. Het welstandsbeleid wordt gedifferentieerd naar gebieden en naar bouwplannen. Dit betekent dat het welstandstoezicht voor de beeldbepalende c.q. belangrijke gebieden én de grotere bouwplannen/ontwikkelingen behouden blijft. Voor de minder grote bouwplannen in gebieden als woonwijken en bedrijventerreinen én de kleinere bouwplannen gelden géén preventieve welstandscriteria: deze worden welstandsvrij.

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is voor het overgrote deel gelegen in een gebied waar conform de nota geen preventief welstandstoezicht geldt (Welstandsgebied 'Bedrijventerrein'). Vanzelfsprekend geldt in de gebieden zonder preventief welstandstoezicht wel te allen tijde de zogenaamde 'excessenregeling'. Dit betekent dat bouwwerken niet 'in ernstige mate in strijd met redelijke eisen van welstand' mogen zijn. Deze regeling is bedoeld om excessen op het gebied van welstand tegen te gaan. Een exces is een 'evidente en ook voor niet-deskundigen duidelijk kenbare buitensporigheid van het uiterlijk van een bouwwerk'.

De zone langs de A73 is in de welstandsnota aangeduid als het welstandsgebied 'Zichtgebied A73'. Hier geldt wel een preventief welstandstoezicht: in de welstandsnota wordt aangegeven dat de A73 (formeel Rijksweg 73) de ruggengraat van Limburg vormt. De A73 verbindt Noord-Limburg en Zuid-Limburg met elkaar. Op een gemiddelde werkdag passeren er ruim 50.000 voertuigen. Preventief welstandstoezicht richt zich op het behoud van de ruimtelijke kwaliteit

¹³ Gemeente Venray (september 2013), *Wederzijds vertrouwen. Welstandsnota 2013 gemeente Venray*. Venray

van bestaande gebouwen langs de A73. De welstandscriteria zijn beperkt tot gevelveranderingen grenzend aan het zichtgebied en reclame. Met grenzend aan het zichtgebied wordt de gevel bedoeld die evenwijdig aan de A73 ligt en/of de gevel die direct in het zicht ligt als haaks vanaf de A73 wordt gekeken. De hierbij aanwezige zogenaamde 'zijgevels' vallen hier nadrukkelijk niet onder. Bij reclame echter vallen de 'zijgevels' nadrukkelijk wel onder het preventief welstandstoezicht.

Tot slot wordt opgemerkt dat de welstandsnota voornamelijk is gericht op een beheersituatie en minder geschikt om toe te passen voor meer grootschalige veranderingen. Bij de meer grootschalige veranderingen kan sturing op de ruimtelijke kwaliteit gewenst zijn. Deze wens sluit aan bij de toepassing van differentiatie in bouwplannen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, met name wanneer van het vigerende bestemmingsplan wordt afgeweken, zal het college van Burgemeester en Wethouders afwegen of ook het opstellen van een beeldkwaliteitsplan gewenst is. In het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is één nieuwe grootschalige bedrijfsontwikkeling voorzien, welke niet geheel passend is binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden van het vigerende bestemmingsplan. Het opstellen van een beeldkwaliteitsplan ten behoeve van dit bouwplan is door de gemeente Venray niet noodzakelijk geacht. Wel zal, gelet op de ligging het welstandsgebied 'Zichtgebied A73' en de gewenste hoogwaardige uitstraling van het bedrijventerrein De Hulst II, het architectonisch ontwerp vanzelfsprekend getoetst worden aan de redelijke eisen van welstand.

3.3.8 Groenbeleid

Met het Groenstructuurplan¹⁴ heeft de gemeente Venray een beleidslijn uitgezet voor de toekomst van het in de kern Venray en de omringende dorpen aanwezige openbare groen. Het gemeentelijk beleid voor wat betreft de gewenste kwantiteit en kwaliteit van het groen zijn in het groenstructuurplan vastgelegd. Bij kwaliteit kan gedacht worden aan de gebruiks-, de belevings- en de ecologische waarde van het groen. Groenvoorzieningen fungeren als belangrijke dragers van de ruimtelijke structuur, staan in relatie met het landschap buiten de bebouwde kom en bieden variatie op wijkniveau. De gemeente Venray streeft derhalve naar gevarieerd groen op alle schaalniveaus. In het groenstructuurplan worden twee schaalniveaus onderscheiden: op het niveau van de kernen wordt gestreefd naar een sterke hoofdgroenstructuur en op het niveau van het groen in de wijken/dorpen wordt gestreefd naar een variatie in groenvoorzieningen, die is afgestemd op het stedenbouwkundig karakter van de buurt en de behoeften van de bewoners.

In de nota wordt het belang van voldoende groen in de publieke ruimte benadrukt: uit onderzoek blijkt het belang van groen voor de leefbaarheid, de menselijke gezondheid, de economie en de natuur. Daarnaast is de aanwezigheid van voldoende groen van groot belang voor het (economisch) vestigingsklimaat en stimuleren van het toeristisch recreatief bedrijfsleven. Ten aanzien van het groen in de kern Venray wordt in het groenstructuurplan onder andere het behouden en versterken van landschappelijke waarden en elementen, alsmede het behouden en versterken van ecologische structuren en het creëren van zo veel mogelijk groenzones binnen de stad als belangrijke uitgangspunten voor het te voeren beleid genoemd.

Wat betreft de specifieke groenstructuur op wijkniveau wordt in het groenstructuurplan ten aanzien van de in de kern Venray gelegen bedrijventerreinen opgemerkt dat deze worden voorzien van stroken inheems bosplantsoen. In het voor het bedrijventerrein opgestelde inrichtingsvoorstel is hiermee rekening gehouden (zie ook hoofdstuk 5). Daarnaast wordt in het groenstructuurplan een groot belang toegekend aan het handhaven en versterken van de ecologische waarde van de bermen en de randen langs de A73. Waar mogelijk zal hier ter plaatse van het bedrijventerrein De Hulst II verder invulling aan worden gegeven.

¹⁴ Gemeente Venray (oktober 2005), *Groenstructuurplan*. Venray

Tot slot is in het groenstructuurplan aangegeven dat bij intensivering in bestaand bebouwd gebied duidelijk gemaakt dient te worden welke mate van intensivering van bebouwing nagestreefd wordt en hoe dit kan plaatsvinden, zonder dat dit ten koste gaat van de oppervlakte groen in het bebouwde gebied. Daarnaast dient in de ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten de balans tussen bebouwing en groen/blauw integraal te worden meegenomen. Bij de ontwikkeling van uitbreidingslocaties dient derhalve ook aandacht geschonken te worden aan het realiseren van voldoende (al dan niet openbare) groenelementen.

4 RANDVOORWAARDEN / ONDERZOEK

4.1 Inleiding

Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met (externe) factoren die van invloed kunnen zijn op het plangebied en de hier aanwezige functies. Anderzijds kunnen de in het plangebied aanwezige functies ook gevolgen hebben voor hun omgeving. Ten einde in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verantwoorde afweging te kunnen maken worden derhalve in dit hoofdstuk de milieuaspecten m.e.r. beoordelingsplicht, bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en milieuzonering beschouwd. Tevens is gekeken naar de gevolgen van het planvoornemen voor de waterhuishouding, de (externe) veiligheid, en eventueel in en rond het plangebied aanwezige ecologische waarden. Tot slot wordt aandacht besteed aan de aspecten 'Niet gesprongen explosieven' en Duurzaam Bouwen.

4.2 Milieu

4.2.1 Milieueffectrapportage

In 2001 is de Europese richtlijn milieubeoordeling van plannen opgesteld. In 2006 is deze richtlijn geïmplementeerd in de Nederlandse milieuregelgeving door middel van een wijziging van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Bij deze wijzigingen is de figuur van de planmer (plan milieu effect rapportage) geïntroduceerd.

Ten aanzien van plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn overheden verplicht een planmer uit te voeren. De planmer dient een passende beoordeling van de gevolgen van het plan voor het milieu te bevatten. Ook ten aanzien van bestemmingsplannen welke mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben kan deze onderzoeksplicht gelden.

Conform de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlak van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of;
3. een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer.

Momenteel is het bedrijventerrein De Hulst II voor een aanzienlijk deel reeds tot ontwikkeling gebracht. Onderhavig bestemmingsplan heeft in hoofdzaak een conserverend karakter: middels dit bestemmingsplan wordt geen uitbreiding van bedrijventerrein beoogd, en worden geen potentieel zwaardere milieubelastende activiteiten toegelaten dan welke reeds op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn toegestaan. De bovengenoemde drempelwaardes worden dan ook niet overschreden of benaderd.

Uit de hiernavolgende paragrafen zal blijken dat, gelet op bovenstaande en als gevolg van de ligging van het plangebied op ruimte afstand tot beschermde natuurgebieden, de te verwachten effecten en de afwezigheid van negatieve milieugevolgen door cumulatie in verband met andere ontwikkelingen in de omgeving, het uitvoeren van een m.e.r.-procedure geen meerwaarde heeft. Zwaarwegende nadelige milieueffecten als gevolg van het planvoornemen kunnen op voorhand worden uitgesloten. De aanwezige informatie over de effecten is voldoende om in dit kader een afweging en een gemotiveerde keuze omtrent het planvoornemen te kunnen maken.

4.2.2 Bodem

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet helder zijn dat de bodem van het plangebied geschikt is voor de beoogde functies.

Econsultancy heeft daartoe een verkennend bodemonderzoek¹⁵ uitgevoerd ter plaatse van de Hulst II en de beoogde wadilocatie ten zuiden van de N270 te Oostrum.

VOORONDERZOEK EN HYPOTHESE

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak siltig, zeer fijn zand. De bovengrond is zwak humeus. Uit het vooronderzoek bleek dat uit in het verleden uitgevoerde bodemonderzoeken op het bedrijventerrein kan worden afgeleid dat in de bovengrond licht verhoogde gehalten voorkomen met zware metalen, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en extraheerbare organische verbindingen (EOX). Plaatselijk komen in de ondergrond eveneens licht verhoogde gehalten voor met zware metalen. Wel komen in het plangebied, zoals in de hele regio, verhoogde gehalten van zware metalen in het grondwater voor. Dit zijn diffuse verontreinigingen, veroorzaakt door uitspoeling als gevolg van verzuring. Tevens was in het verleden een verontreiniging met arseen aangetoond. Deze hoge arseenconcentraties worden vaker vastgesteld bij in de regio voorkomende (m)eer- en veenlagen en in (voormalige) beekdalen. De parameter arseen is meegenomen in de onderzoeksopzet daar waar naar aanleiding van het vooronderzoek danwel veldwerk een verhoogd verontreinigingsrisico aanwezig is.

Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. Binnen het plangebied zijn geen verdachte voormalige bedrijfslocaties aanwezig als gevolg waarvan bodemverontreiniging te verwachten is.

Binnen het plangebied hebben ten noorden van de N270 bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden. Deze activiteiten bestaan uit grondverzet en het aanbrengen van verhardingslagen. Voor dit plangebied is de onderzoeksstrategie op deze activiteiten aangepast. In het gedeelte ten zuiden van de N270 zijn geen activiteiten geconstateerd die bodemverontreiniging aannemelijk maken.

RESULTATEN

Het opgeboorde materiaal is zintuiglijk zwak baksteenhoudend in boven- en ondergrond, tot 1 m –mv. In de bovengrond en ondergrond zijn op de delen die nu afgedekt zijn met verhardingslagen enkele lichte verontreinigingen geconstateerd. Het gaat hier om lichte verontreiniging met PCB, PAK en minerale olie. De overige plandelen voldoen aan de categorie achtergrondwaarde. Het grondwater is (plaatselijk) licht verontreinigd met zware metalen barium, kobalt, koper, nikkel en cadmium. Gelet op de gemeten NTU(troebelheid) en op basis van het provinciale bodemkwaliteitskader 2010 zijn deze aangetoonde metaalverontreinigingen hoogstwaarschijnlijk te relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Uit de aangetoonde verontreinigingen blijkt dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt is voor de voorgenomen bestemmingen. Ook het regionaal licht verhoogde waarden van metalen in het grondwater levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

¹⁵ Econsultancy (20 februari 2014), *Rapportnummer 13123990 RAY.GEM.NEN*. Swalmen.

Indien er werkzaamheden plaatsvinden, waarbij grond vrijkomt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop mogelijk van toepassing.

Het verkennend bodemonderzoek is als separate bijlage bijgevoegd.

4.2.3 Geluid

De ten behoeve van voorliggend plan relevante normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Het betreft normen voor wegverkeerslawaaï en industrielawaai. In deze wetgeving wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een maximale hoogte mag worden afgeweken.

(SPOOR)WEGVERKEERSLAWAAI

De Wet geluidhinder bevat normen omtrent de mate waarin geluid veroorzaakt door (weg)verkeer het woonmilieu of andere geluidsgevoelige functies mag belasten. Conform deze wet kennen bepaalde openbare wegen een onderzoekszone. Binnen deze zones moet bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige functies onderzoek worden gedaan naar de te verwachten geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op deze wegen. Indien de berekende geluidsbelasting de wettelijke voorkeursgrenswaarde overschrijdt, dienen er bron- of overdrachtsmaatregelen genomen te worden ten einde de geluidsproductie terug te brengen of kan, indien deze maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, het bevoegd gezag een hogere grenswaarde vaststellen.

Daarnaast dient bij de herinrichting van wegen te worden bepaald of er sprake is van een 'reconstructie van een weg' in de zin van de Wet geluidhinder: de definitie van 'reconstructie van een weg' kan van belang zijn voor bestaande geluidsgevoelige objecten. Een reconstructie van een weg is in de Wet geluidhinder omschreven als 'een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die als hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd'. Er kunnen zich 2 situaties voordoen:

- het effect van de wijziging aan de weg is kleiner dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- het effect van de wijziging aan de weg is groter of gelijk aan 2 dB. De toename van de geluidbelasting dient weggenomen te worden. Is dit om bepaalde redenen (o.a. financieel, stedenbouwkundig of technisch) niet mogelijk dan kan onder aanvullende voorwaarden ontheffing verleend worden.

De beoordeling van het effect van de wijziging aan de weg geschiedt door de toekomstige situatie (dus na reconstructie, inclusief de geschatte groei voor de komende 10 jaar) te vergelijken met de huidige situatie (de situatie voorafgaand aan de reconstructie). In gevallen waarbij in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, is het uitgangspunt de laagste van óf de vastgestelde hogere waarde óf de heersende waarde (art. 100, lid 2). De toename moet bij voorkeur door bron- (geluidsarmere wegdek) en / of overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) worden weggenomen.

Het plangebied is gelegen in de onderzoekszones van de spoorweg Roermond - Nijmegen en van de Deurneseweg (N270), A73, Henri Dunantstraat en Oirloeseweg. Daarnaast geldt op De Germaan eveneens een snelheidsregime van 50 km/uur. Dit betekent dat in de huidige situatie deze weg eveneens een onderzoekszone kent.

In voorliggend bestemmingsplan zijn geen mogelijkheden opgenomen voor de ontwikkeling van nieuwe woningbouw of andere geluidsgevoelige functies. Evenmin worden aan de bestaande

wegenstructuur aanpassingen beoogd welke in het kader van de Wet geluidhinder (reconstructie) relevante gevolgen kunnen hebben. In het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan vormt het aspect (spoor)weglawaaai derhalve geen verdere randvoorwaarde.

INDUSTRIELAWAAI

Hoofdstuk V van de Wet geluidhinder bepaalt dat rondom industrieterreinen waarop bepaalde krachtens de Wet milieubeheer aangewezen inrichtingen zijn gevestigd of zich mogen vestigen (de zogenaamde grote lawaaimakers) een geluidszone moet worden vastgesteld. Deze geluidszone beslaat een gebied rondom het bedrijventerrein waarbuiten door de op het terrein gevestigde inrichtingen gezamenlijk geen hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) op de in de buurt aanwezige gevoelige bestemmingen mogen veroorzaken. In artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (IVB) is aangegeven welke inrichtingen als grote lawaaimaker dienen te worden beschouwd en zoneplichtig zijn.

In het plangebied zijn geen inrichtingen zoals omschreven in artikel 2.4 van het IVB aanwezig. Conform de regels van dit bestemmingsplan mogen dergelijke inrichtingen zich in de toekomst ook niet in het plangebied vestigen. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt derhalve geen nieuw zonebesluit genomen. In het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan vormt ook het aspect industrielawaai derhalve geen verdere randvoorwaarde.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is verder uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Met deze nieuwe wettelijke systematiek is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) komen te vervallen. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, worden in principe opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bevat een pakket aan generieke en locatiespecifieke maatregelen die ervoor zorgen dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd en, belangrijker, die er voor zorgen dat alle huidige overschrijdingen worden opgelost.

Het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) is uitgewerkt in het Besluit *niet in betekenende mate bijdragen* en de Regeling *niet in betekenende mate bijdragen*.

TOETSING LUCHTKWALITEITSEISEN

In artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer is een viertal voorwaarden opgenomen waaronder bestuursorganen de in lid 2 van dit artikel genoemde bevoegdheden (waaronder het opstellen van bestemmingsplannen en het nemen van projectbesluiten) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Het project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- Het project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

NIET IN BETEKENENDE MATE (NIBM)

In het Besluit NIBM is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;
- op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor *kunnen* berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

In voorliggend bestemmingsplan is sprake van een vastlegging van de bestaande situatie en aanwezige functies. In het kader van dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen mogelijk gemaakt die qua verkeersaantrekkende werking een zwaarwegend effect op de luchtkwaliteit in (de omgeving van) het plangebied kunnen hebben. Derhalve kan in redelijkheid gesteld worden dat de vaststelling van voorliggend plan niet in betekenende mate bij zal dragen aan de luchtverontreiniging.

De uitstoot van verontreinigende stoffen van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven en de mogelijke invloed hiervan op de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied wordt geregeld in de daarvoor geldende omgevingsvergunningen op grond van de Wet milieubeheer.

Concluderend kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen randvoorwaarde vormt bij de verdere planontwikkeling.

4.2.5 Milieuzonering - invloed bedrijvigheid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies (zoals bijvoorbeeld woningen):

- ter plaatse van deze gevoelige functies een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en de milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Een (buitenwettelijk) toetsingskader voor milieuzonering wordt geboden door de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlands Gemeenten¹⁶. Op basis van deze uitgave kan worden bepaald in hoeverre de inrichtingen en bedrijven gelegen op het bedrijventerrein beperkend zijn voor het tot stand brengen van een goed woon- en leefmilieu in de omgeving van dit terrein. In deze uitgave zijn per (milieu)categorie bedrijvigheid richtafstanden genoemd welke kunnen worden aangehouden ten einde de hinderlijke invloed van bedrijfsactiviteiten op gevoelige functies te beperken.

Een wettelijk kader wordt gevormd door bijvoorbeeld geluidszones op grond van de Wet geluidhinder en de afstandseisen op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Wet geurhinder en veehouderij. In het plangebied zijn thans geen inrichtingen of bedrijven

¹⁶ VNG (2009), *Bedrijven en milieuzonering*. Den Haag.

aanwezig welke onder deze regelingen vallen. Evenmin zullen dergelijke inrichtingen middels de regels van voorliggend bestemmingsplan worden toegestaan.

In paragraaf 5.2 van de planbeschrijving van voorliggend plan wordt nader ingegaan op het aspect milieuzonering en op welke wijze met inachtneming van de verschillende bedrijfsbelangen een goed woon- en leefmilieu in de omgeving van het bedrijventerrein wordt gegarandeerd. Op deze plaats wordt volstaan met de opmerking dat in de huidige situatie de bewoners in de omgeving van het bedrijventerrein geen overlast ervaren als gevolg van de thans gevestigde bedrijvigheid. Vanwege de inwaartse milieuzonering van het terrein valt ook in de toekomst geen overlast of hinder voor omwonenden te verwachten.

4.3 Waterhuishouding

4.3.1 Wateroverleg

Artikel 3.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in de toelichting van bestemmingsplannen dient te worden beschreven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Onderhavige paragraaf behelst deze beschrijving. Bij vaststelling van voorliggend plan is met name de wijze waarop wordt omgegaan met het regenwater dat in het plangebied valt van belang. Daarnaast wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan de bodemopbouw van het plangebied, de geohydrologische situatie ter plaatse, de aanwezigheid van bodemverontreinigingen, de aanwezigheid van waterlopen, en de gevolgen die beoogde planontwikkeling hierop mogelijk heeft.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het bestemmingsplan aangeboden bij het waterschap Peel en Maasvallei ter verkrijging van een wateradvies. Het waterschap heeft op 26 maart 2013 een positief wateradvies ten aanzien van onderhavig bestemmingsplan afgegeven (zie ook paragraaf 9.2).

4.3.2 Beleid

RIJKSBELEID

De publicatie 'Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21ste eeuw'¹⁷ bevat het kabinetsstandpunt ten aanzien van het in de nabije toekomst te voeren waterbeleid. De WB-21 aanpak heeft als belangrijk uitgangspunt dat afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen niet mogen worden afgewenteld op boven- of benedenstroomse burens. Daarnaast is water een belangrijk ordenend principe, welk een zwaarwegend sturend element vormt bij de inrichting van de ruimte.

Ten aanzien van het omgaan met het hemelwater zijn deze uitgangspunten vertaald in de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren'.

POL2006 EN WATERSCHAP PEEL EN MAASVALLEI

De provincie Limburg heeft in het POL2006 invulling gegeven aan bovengenoemde strategieën door te streven naar een maximale afkoppeling van regenwater, binnen de grenzen van doelmatigheid. Afkoppelen van regenwater betekent dat regenwater dient te worden gescheiden van afvalwater en zoveel mogelijk moet worden vastgehouden en geïnfiltreerd in het gebied waarin het valt. Afkoppeling voorkomt onnodige belasting van het riool en waterzuiveringsinstallaties. Daarnaast vermindert afkoppeling de overstort van vuil rioolwater op het oppervlaktewater en kan het een bijdrage leveren aan het herstel van een natuurlijk functionerend watersysteem (onder andere vermindering van verdroging).

¹⁷ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), *Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw*. Den Haag

Bij nieuwbouwprojecten en bij herstructurering of renovatie van bestaande bebouwing dient het regenwater binnen de grenzen van doelmatigheid maximaal afgekoppeld te worden van het riool (droogweerafvoer). De provincie Limburg, de waterschappen Peel en Maasvallei en Roer en Overmaas, en Rijkswaterstaat hebben hiertoe een voorkeurstabel afkoppeling opgesteld. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'¹⁸. Gemeentes dienen volgens het POL2006 in hun Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) aan te geven welke afkoppelingstrategie wordt gevolgd en hoe daarbij tot een doelmatigheidsafweging wordt gekomen.

BELEID GEMEENTE VENRAY

De overkoepelende ambitie die Venray hanteert, is het verbeteren van de omgang met het water. Daartoe wordt ondermeer integraal waterbeheer voorgestaan. Integraal waterbeheer richt zich op het verminderen van watergebruik, een goede ontwatering en voldoende berging van afstromend water, het vasthouden van gebiedseigen water, het terugdringen van afvoerpieken en het afkoppelen van hemelwater.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2004-2015 is het beleid voor het beheer van de gemeentelijke riolering voor de periode 2005 tot en met 2014 vastgelegd. Het plan bevat een beschrijving van de huidige situatie, een evaluatie van de aan het plan voorafgaande periode en een beschrijving van de te verwachten toekomstige ontwikkelingen. In het GRP wordt onder andere ingegaan op hemelwater- en oppervlaktewaterafvoer. In het kader van het GRP is onderzoek gedaan naar de geschiktheid van het uitvoeren van afkoppelprojecten binnen de gemeente. Op basis van de bodemgesteldheid, de hoogte van de grondwaterstand en de aanwezigheid van oppervlaktewater is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor afkoppeling: uit het onderzoek blijkt dat in het overgrote deel van de gemeente Venray voldoende mogelijkheden voor afkoppeling aanwezig zijn. Bij afkoppelprojecten wordt in de eerste plaats gekeken naar openbare verharde oppervlakken. Daarbij wordt opgemerkt dat afkoppelen als maatregel slechts wordt uitgevoerd in combinatie met wegwerkzaamheden (onder andere reconstructies van wegen) of rioolvervangingen, dit gezien de kosten die dergelijke ingrepen met zich meebrengen. Het afkoppelen van particuliere oppervlakten wordt slechts in uitzonderlijke situaties meegenomen. Ten aanzien van incidentele nieuwbouw wordt opgemerkt dat indien mogelijk aangesloten dient te worden op de bestaande riolering. Het gekozen type rioolstelsel (gemengd, gescheiden of verbeterd gescheiden) is afhankelijk van het reeds aanwezige stelsel, waarbij echter altijd moet worden onderzocht hoe zoveel mogelijk hemelwater van schone verharde oppervlakken kan infiltreren in de bodem.

4.3.3 Huidige en toekomstige situatie

BODEMOPBOUW EN GEOHYDROLOGIE

Het bedrijventerrein De Hulst II heeft een totale oppervlakte van circa 24,6 hectare. De maaiveldhoogte verloopt van oost naar west van +21,5 m NAP tot + 23,00 m NAP. Op het terrein aan de westzijde van de weg De Voorde is sprake van een in zuidelijke richting aflopend maaiveld met een hoogteverschil van circa 1 meter.

Het plangebied is op de Grondwaterkaart van Nederland gelegen binnen grondwatertrappen IV, V en VII. De grondwatertrappenindeling is gebaseerd op de gemiddeld hoogste (GHG) en de gemiddeld laagste grondwaterstanddieptes (GLG). Hiermee worden de winter- en zomergrondwater-standen gekarakteriseerd in een jaar met een gemiddelde neerslag en verdamping. In grondwatertrap IV bevindt de gemiddeld hoogste grondwaterdiepte zich op meer dan 40 centimeter beneden het maaiveld. De gemiddeld laagste grondwaterdiepte bevindt zich tussen de 80 en 120 centimeter beneden het maaiveld. Ter plaatse van grondwatertrap V ligt de gemiddeld hoogste grondwaterdiepte tussen de 0 en 40 centimeter gemeten vanaf het maaiveld. De gemiddeld laagste grondwaterdiepte ligt hier dieper dan 120 centimeter beneden het maaiveld. De gemiddeld hoogste grondwaterdiepte in grondwatertrap

¹⁸ Provincie Limburg, e.a. (2006), *Regenwater schoon naar Beek en Bodem*. Maastricht.

VII tenslotte ligt dieper dan 80 centimeter, gemeten vanaf het maaiveld. De gemiddeld laagste grondwaterdiepte ligt eveneens dieper dan 120 centimeter vanaf maaiveld.

Ten behoeve van het waterhuishoudkundige systeem dat op het bedrijventerrein is aangelegd, is de waterdoorlatendheid van de bodem gemeten. Daarbij hebben zowel verticale als horizontale metingen plaatsgevonden. De gemeten K-waarden waren over het algemeen laag.

In het plangebied bevinden zich geen zuiveringstechnische voorzieningen van het Waterschap. Het plangebied is volgens het POL2006 (Kristallen waarden) niet gelegen binnen een grondwaterwingebied. Wel ligt een klein deel van het plangebied binnen de boringsvrije zone 'Venloschol'. Op dit gebied zijn de voorschriften uit de Omgevingsverordening Limburg van toepassing. Deze vormen geen nadere randvoorwaarde bij de vaststelling van voorliggend plan.

BODEMVERONTREINIGING

De bodem van het bedrijventerrein De Hulst II is niet zonder meer geschikt voor infiltratie van het hemelwater. Voordat eventueel tot de aanleg van nieuwe infiltratievoorzieningen wordt overgegaan dient de kwaliteit van de bodem ter plaatse voldoende verzekerd te worden.

WATERLOPEN

De watergangen Oostrumsche Beek en Lullsche Pas doorkruisen het plangebied. Dit zijn beiden primaire watergangen welke in beheer bij het waterschap Peel en Maasvallei. Op de primaire en secundaire wateren zijn de gebods- en verbodsbepalingen uit de keur van het waterschap van toepassing.

Aan de Lullsche Pas is de bestemming 'Water' toegekend. Aangezien de Oostrumsche Beek de ruimte zal krijgen om te meanderen in dit gebied is de nieuwe loop van deze watergang nog niet aan te duiden. Om deze reden wordt deze watergang opgenomen in de bestemming 'Natuur'.

Naast bovengenoemde bevinden zich op diverse locaties op het bedrijventerrein voorzieningen (bermsloten en wadi's) ten behoeve van de opvang en infiltratie van regenwater. Hier zal in de volgende paragraaf nader op worden ingegaan.

BESCHRIJVING HUIDIG EN TOEKOMSTIG SYSTEEM

Overeenkomstig het waterbeleid van de provincie Limburg, het waterschap Peel en Maasvallei en de gemeente Venray is bij de aanleg van het bedrijventerrein De Hulst II rekening gehouden met de uitgangspunten van duurzaam waterbeheer. Zoals aangegeven zijn de leidende principes hierbij de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren'.

Ten behoeve van het bedrijventerrein is een regenwatersysteem ontworpen en aangelegd op basis van de volgende uitgangspunten:

- 100% niet aankoppelen van verhard oppervlak;
- De wateropgave is gebaseerd op 24,6 ha;
- De bergingscapaciteit is bepaald aan de hand van de bui T=10 met 50 mm;
- Een open berging is gedimensioneerd op 44 mm met een lozing van 1 l/sec per ha over het verhard oppervlak met bij voorkeur een waking van 50 cm;
- Waterberging binnen de uit te geven kavels bedraagt 10 mm;
- Te hanteren k-waarden (rekenwaarden):
 - horizontaal: 0,08 m/dag (0,15 m/dag x 0,5);
 - verticaal: 0,15 m/dag (0,30 m/dag x 0,5);
- Voorbehandeling van regenwater afkomstig van wegen, erfverhardingen en parkeerplaatsen;

- Duurzaam bouwen, geen uitloging;
- De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) is maatgevend als ondergrens voor voorzieningen met bergend vermogen. De volgende GHG's zijn gehanteerd:
 - westzijde (A-73): + 20,70 m NAP;
 - centraal (weg De Voorde): + 20,2 m NAP;
 - oostzijde (Oirloseweg): + 19,70 m NAP;
- Ontwateringseisen:
 - bebouwing met kruipruimte: 1,0 m minus bouwpeil, gerelateerd aan minimaal de GHG;
 - bebouwing zonder kruipruimte: 0,5 m minus bouwpeil, gerelateerd aan minimaal de GHG;
- De maximale ledigingsduur van het systeem bij voorkeur gelijk of kleiner dan 24 uur;
- De gevolgen van een calamiteit (neerslag en milieu) moeten in beeld gebracht worden.

Aanvankelijk is uitgegaan van de aanleg van 10 mm berging per bedrijfsperceel. Aangezien verwacht werd dat deze bergingen niet of nauwelijks konden ledigen via infiltratie was de intentie deze bergingen te voorzien van een leegloopvoorziening op het gemeentelijke hemelwaterafvoer(hwa)systeem. Aan de Oirloseweg is een bovengrondse retentievoorziening gerealiseerd. Op deze voorziening rust in het vigerend bestemmingsplan 'De Hulst II' de bestemming 'Water'. Het regenwater dat valt in het openbare gebied wordt op een conventionele wijze via kolken en een hwa-stelsel naar deze bergingsvoorziening afgevoerd. Deze bergingsvoorziening ledigt niet via infiltratie maar wordt voorzien van een gelimiteerde leegloop op de Lullsche Pas. De noodoverstort vindt via een overlaatconstructie plaats op de Lullsche Pas.

Gebleken is dat de diverse bedrijven op het bedrijventerrein toch de voorkeur geven aan berging en infiltratie van het regenwater op het eigen terrein. Als gevolg hiervan in de aangelegde regenwaterbuffer overgedimensioneerd en kent deze een te grote capaciteit. De gemeente Venray is om deze reden voornemens de locatie van de huidige retentievoorziening her te bestemmen tot bedrijfsperceel, en ten zuiden van de Deurneseweg (N270) een nieuwe wadi ten behoeve van het bedrijventerrein aan te leggen.

Uit een inventarisatie uitgevoerd door de gemeente Venray is gebleken dat in de toekomstige situatie nog circa 55.821 m² bouwperceel ($55.821 \times 33 \text{ mm} = 1.842 \text{ m}^3$ te bergen hemelwater) en 35.400 m² openbare weg ($35.400 \times 44 \text{ mm} = 1.558 \text{ m}^3$ te bergen hemelwater) op de nieuwe wadi zal worden afgegeven. Dit betekent dat de toekomstige wadi over een capaciteit van minimaal 3.786 m³ dient te beschikken. In het voorlopig ontwerp van de wadi is rekening gehouden met een bergingscapaciteit van 4.000 m³, voordat deze vertraagt zal overstorten op de Oostrumsche Beek. Dit is derhalve voldoende om het hemelwater dat zal vallen op het (nog) af te koppelen oppervlak te kunnen bergen.

Het is van belang in het plangebied verontreiniging als gevolg van afstromend hemelwater te voorkomen. Om de waterkwaliteit te garanderen wordt geadviseerd bij de constructie van de in het plangebied te realiseren gebouwen geen gebruik te maken van uitlogende materialen. Daarnaast dient het gebruik van strooizout en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen in het plangebied zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Tenslotte wordt opgemerkt dat indien bij toekomstige bouwactiviteiten een grondwateronttrekking gewenst is, het Waterschap Peel en Maasvallei bij het verlenen van de omgevingsvergunning dient te worden betrokken.

4.4 Externe Veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid

voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRnvgs). Deze circulaire zal worden vervangen door het (inhoudelijk grotendeels vergelijkbare) 'Besluit externe veiligheid transportroutes' (Bevt), dat naar verwachting in de loop van 2013 in werking zal treden. Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} / jaar plaatsgebonden risicocontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen, ook wel de maximale effectafstand genoemd.

Verantwoording van het groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat bepaalde wijzigingen met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRnvgs en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen.

Ten behoeve van de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan zijn door adviesbureau Peutz de diverse relevante risicobronnen in kaart gebracht¹⁹. Daarbij is, gelet op de aard van het planvoornemen, gekeken naar de aanwezigheid van de volgende risicovolle activiteiten:

1. Inrichtingen, welke onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen.
2. Transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.
3. Hogedruk aardgasleidingen en K1,K2,K3-vloeistofleidingen.

RISICOVOLLE INRICHTINGEN

In de omgeving aanwezige risicovolle inrichtingen zijn op dermate grote afstand gelegen dat deze geen knelpunt opleveren voor het plangebied en de hier reeds aanwezige en/of toekomstige bedrijven.

¹⁹ Peutz (februari 2014), *De Hulst II Venray - Onderzoek externe veiligheid (rapportnr. FA 18366-1-RA-002)*. Mook

TRANSPORT GEVAARLIJKE STOFFEN

A73

De A73 kent ter hoogte van het plangebied geen 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour. Uit berekeningen blijkt verder dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden voor de onderzochte scenario's. Wel is de overschrijdingsfactor van het groepsrisico hoger dan 10% van de oriëntatiewaarde wanneer het bedrijventerrein volledig tot ontwikkeling is gebracht. De toename is te kenmerken als significant. Dit betekent dat het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de A73 verantwoord dient te worden.

N270

De N270 kent ter hoogte van het plangebied evenmin 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour. Uit berekeningen blijkt verder dat de ook oriëntatiewaarde van het groepsrisico als gevolg van de N270 wordt overschreden wanneer het bedrijventerrein volledig tot ontwikkeling is gebracht. De toename is te kenmerken als significant. Dit betekent dat het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de N270 eveneens verantwoord dient te worden.

Spoorlijn Nijmegen – Roermond

In de nabijheid van het plangebied ligt de spoorlijn Nijmegen – Roermond. Omdat over dit spoor geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is dit spoortraject niet in het onderzoek betrokken.

BUISLEIDINGEN

Uit informatie van de Gasunie en de Professionele Risicokaart Nederland is gebleken dat in het zuiden van het plangebied (parallel aan de N270) een tweetal hogedruk aardgastransportleidingen is gelegen, te weten de leidingen Z-541-06-KR-004 en Z-541-07-KR-004.

Beide leidingen kennen ter hoogte van het plangebied geen 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de 1% letaliteitscontour het plangebied gedeeltelijk overlapt. Middels uitgevoerde indicatieve berekeningen blijkt dat de invloed van het aantal personen (tussen de 100% en 1% letaliteit) op het groepsrisico zeer gering is. Indien bijvoorbeeld meer dan 300.000 personen worden gemodelleerd op het industrieterrein De Hulst II (tussen de 100% en 1% letaliteit) dan bedraagt het groepsrisico 0. Omdat in de verdere omgeving (binnen de invloedsgebieden) ook geen dicht bevolkte gebieden aanwezig zijn vormt het groepsrisico in relatie tot de ondergrondse aardgastransportleidingen geen belemmering.

VERANTWOORDING VAN HET GROEPSRISICO

Uit de resultaten van door adviesbureau Peutz uitgevoerde onderzoek is gebleken dat de risico's ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen over de A73 en de N270 kan leiden tot risico's die (met name in relatie tot de N270) verantwoord dienen te worden. Deze verantwoording is opgenomen in hoofdstuk 6 van het betreffende onderzoek.

In het kader van het aspect externe veiligheid voor De Hulst II is reeds door de gemeente Venray een verzoek om een preadvies ingediend bij de Veiligheidsregio Limburg-Noord. Dit preadvies is d.d. 31 januari 2014 door de gemeente ontvangen. Het preadvies van de Veiligheidsregio Limburg-Noord is in de groepsrisicoverantwoording verwerkt. In de groepsrisicoverantwoording wordt ingegaan op de aard van de risico's, voorzieningen en de aspecten schuilen en ontvluchten alsmede bereikbaarheid en bestrijdbaarheid.

Voor de volledige verantwoording van het groepsrisico wordt verwezen naar de betreffende notitie. Op basis van de gemaakte afwegingen acht de gemeente Venray de externe veiligheidssituatie voldoende verantwoord.

4.5 Onderzoek Niet Gesprongen Explosieven

Aangezien er in en in de directe omgeving van Venray in de periode 1944-1945 vele oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden dient, uit het oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid, voordat met (bouw)werkzaamheden in nog niet geroerde grond kan worden gestart onderzocht te worden of er mogelijk onontpofte explosieven uit die periode in het gebied aanwezig zijn en welke risico's aan deze mogelijke aanwezigheid zijn verbonden.

4.6 Ecologie

SOORTENBESCHERMING

Het plangebied bestaat uit een voor een groot deel ontwikkeld bedrijventerrein, een gebiedsontsluitingsweg en klein oppervlak recent ontwikkeld natuurgebied. Enkele percelen op het bedrijventerrein De Hulst II zijn onbebouwd en braakliggend. Deze percelen worden met enige regelmaat onderhouden en hebben een zeer geringe ecologische en landschappelijke betekenis. Gelet op het huidig gebruik van het plangebied kan redelijkerwijs gesteld worden dat zich waarschijnlijk geen bijzondere ecologische waarden op het bedrijventerrein duurzaam kunnen ontwikkelen.

Door de jaren heen zijn enkele vogelsoorten in en rondom het plangebied waargenomen. Alle vogels zijn wettelijk beschermd via de Flora- en faunawet. In het plangebied zijn geschikte verblijfplaatsen voor deze vogels aanwezig: het gaat dan met name om de diverse bomen in het plangebied en de braakliggende bedrijfspercelen. Met de vaststelling van voorliggend plan worden thans geen ingrepen voorzien welke van invloed kunnen zijn op deze potentiële verblijfplaatsen. Indien er in de toekomst werkzaamheden in het plangebied worden uitgevoerd welke een versturende invloed op deze verblijfsplaatsen kunnen hebben dienen deze bij voorkeur buiten het broedseizoen (15 maart - 15 juli) te worden uitgevoerd. Om zeker te kunnen zijn dat deze werkzaamheden zonder problemen kunnen worden uitgevoerd, dienen de potentiële verblijfplaatsen bij voorkeur één week voor aanvang van de bedreigende werkzaamheden te worden gecontroleerd op de aanwezigheid van broedplaatsen door een ecooloog/bioloog. Indien nesten worden aangetroffen dienen in een specifieke zone rond het nest geen werkzaamheden te worden uitgevoerd, totdat de jongen het nest hebben verlaten. De gunstige staat van instandhouding van de lokale populaties van de in en om het plangebied broedende vogelsoorten komt zodoende niet in gevaar.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij waardevolle groene elementen dient nader onderzoek naar mogelijk beschermde planten- en diersoorten te worden uitgevoerd. In dit kader heeft ten behoeve van de realisatie van een nieuwe bedrijfskavel aan de Amfoor en de beoogde aanleg van de bovengrondse retentievoorziening en verlegging van de Oostrumsche Beek tussen de Newtonstraat en de N270 een quickscan flora en fauna²⁰ ten aanzien van het plangebied plaatsgevonden. In onderstaand overzicht worden de resultaten van deze quickscan kort toegelicht:

Deellocatie 1: nieuwe bedrijfskavel Amfoor

In dit deelgebied zijn geen beschermde soorten te verwachten. Wel dient rekening gehouden te worden met de algemene zorgplicht, met het broedseizoen en met de mogelijke aanwezigheid van een vliegroute voor vleermuizen langs de N270. Overtreding van de Flora- en faunawet is dan niet aan de orde.

²⁰ Econsultancy (januari 2014), *Quickscan flora en fauna De Hulst 2 te Oostrum in de gemeente Venray (rapportnr. 14013012)*. Boxmeer.

Deellocatie 2: locatie nieuwe retentievoorziening Newtonweg

In dit deelgebied dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een voor vleermuizen geschikte oude eik ten noorden van de locatie. Het dempen van de Oostrumsche Beek dient conform de Gedragscode voor Waterschappen te geschieden vanwege de aanwezigheid van kleine modderkruipers en vanuit de zorgplicht voor algemene vissoorten. Ook hier geldt dat overtreding van de Flora- en faunawet dan niet aan de orde is.

Tot slot wordt opgemerkt dat te allen tijde de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet van toepassing is. Dit houdt in dat alle handelingen, die nadelig zijn voor de flora en fauna en die niet nodig zijn om het beoogde doel te verwezenlijken, achterwege gelaten moeten worden.

GEBIEDSBESCHERMING

Ten noordoosten van het plangebied, op een afstand van ca. 1,5 km, ligt het Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen. Dit bos- en natuurgebied behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur en valt tevens onder de werking van de habitatrichtlijn. Het meest nabijgelegen Beschermde Natuurmonument is de Rouwkuilen, dat op ca. 7 km ten westen van het plangebied ligt. Gezien de afstand tot bovengenoemd gebied zal de in het plangebied voorgenomen ontwikkeling geen invloed hebben op de ecologische waarden in deze gebieden.

Geconcludeerd kan worden dat gezien het beheersmatig karakter van voorliggend plan en de afstand tot de beschermde natuurgebieden de vaststelling van voorliggend plan geen invloed zal hebben op de ecologische waarden in deze gebieden. Vanuit het aspect gebiedsbescherming volgen geen randvoorwaarden ten aanzien van voorliggend plan. Op basis van de aard van het planvoornemen en de afstand tot beschermde gebieden worden geen effecten verwacht op beschermde gebieden (Natura 2000 gebieden, Beschermde Natuurmonumenten).

De Oostrumsche Beek is een beek met een Specifiek Ecologische Functie. Het talud van de N270 ten noorden van de beek is aangeduid als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De vlakke strook grond tussen de beek en het talud van N270 is aangeduid als Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Het verleggen van de Oostrumsche Beek en de aanleg van een retentievoorziening zijn ingrepen die een effect hebben op de EHS en POG. Het 'Afwegingskader Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden' (Provincie Limburg, 2005) is derhalve van toepassing. De vraag die beantwoord dient te worden is of door het planvoornemen wezenlijke waarden en kenmerken verloren zullen gaan. Econsultancy concludeert in deze dat de beoogde ingrepen een positief effect zullen hebben op de (beoogde) natuurwaarden in het plangebied, en derhalve uitgevoerd kunnen worden. Econsultancy adviseert wel in overleg te treden met de provincie Limburg omtrent de voorgenomen ingrepen.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat ten behoeve van de aanleg van de retentiebuffer bos moet worden gekapt. Hiervoor geldt een compensatieplicht. Er moet circa 2.100 m² houtopstand gekapt worden. De gemeente Venray rekent een factor 1:1,6 voor natuurcompensatie, in navolging van de beleidsregel Mitigatie en Compensatie natuurwaarden van de provincie Limburg. Dit betekent dat 1,6 keer de oppervlakte gecompenseerd moet worden, waarbij het bos 1 op 1 gecompenseerd moet worden en de overige factor 0,6 als bos of een andere soort natuur. Er zal een bedrag worden gereserveerd voor natuurcompensatie. Met een norm van € 10 euro per m² komt dit neer op een bedrag van € 35.200.

4.7 Duurzaam bouwen

Het doel van duurzaam bouwen kan worden omschreven als het beperken van de belasting van bouwactiviteiten op mens en milieu. Daarbij kan natuurlijk gedacht worden aan het gebruik van

duurzame bouwmaterialen, maar ook aan de situering van nieuwe bedrijfsfuncties (beperking van de automobiliteit) en het in stand houden van waardevolle landschappen.

De gemeente Venray heeft duurzaam bouwen tot een van de speerpunten in haar gemeentelijk milieubeleid gemaakt. Het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in de stedelijke gebieden richt zich met name op duurzame bedrijventerreinen en het stimuleren van duurzame bedrijfsvoeringen. Aandachtspunten bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en het beheer van bestaande bedrijventerreinen ten aanzien van de duurzame inrichting van deze terreinen kunnen stedenbouwkundig van aard zijn (bereikbaarheid, gebruik bestaande elementen en structuren, grondgebruik), maar kunnen zich ook richten op materiaalgebruik en gebruiks- en beheersaspecten zoals energie, water, afval en groen. Gebouwen zijn bij voorkeur flexibel in te delen en aanpasbaar. Op deze manier bieden gebouwen, wanneer een bedrijf hieruit zou vertrekken, ook plaats aan nieuwe bedrijven zonder al te ingrijpende verbouwing.

De gemeente Venray hanteert het wettelijke kader duurzaam bouwen als minimaal ambitieniveau. Dit betekent dat naast de watertoets en de overige relevante wet- en regelgeving die betrekking hebben op milieuaspecten, voldaan dient te worden aan het bouwbesluit. Daarnaast heeft de gemeente specifiek beleid opgesteld om duurzame bedrijfsvoering/bedrijventerreinen te ondersteunen (o.a. het Beleidskader Energie en Klimaat, zie ook hoofdstuk 2). Tot slot wordt opgemerkt dat bij de bouw van nieuwe gebouwen en bouwwerken de maatregelen zoals deze worden genoemd in het Bouwbesluit dienen te worden gevolgd. Hiermee wordt aangesloten bij de meest recente eisen ten aanzien van materiaalgebruik en isolatie.

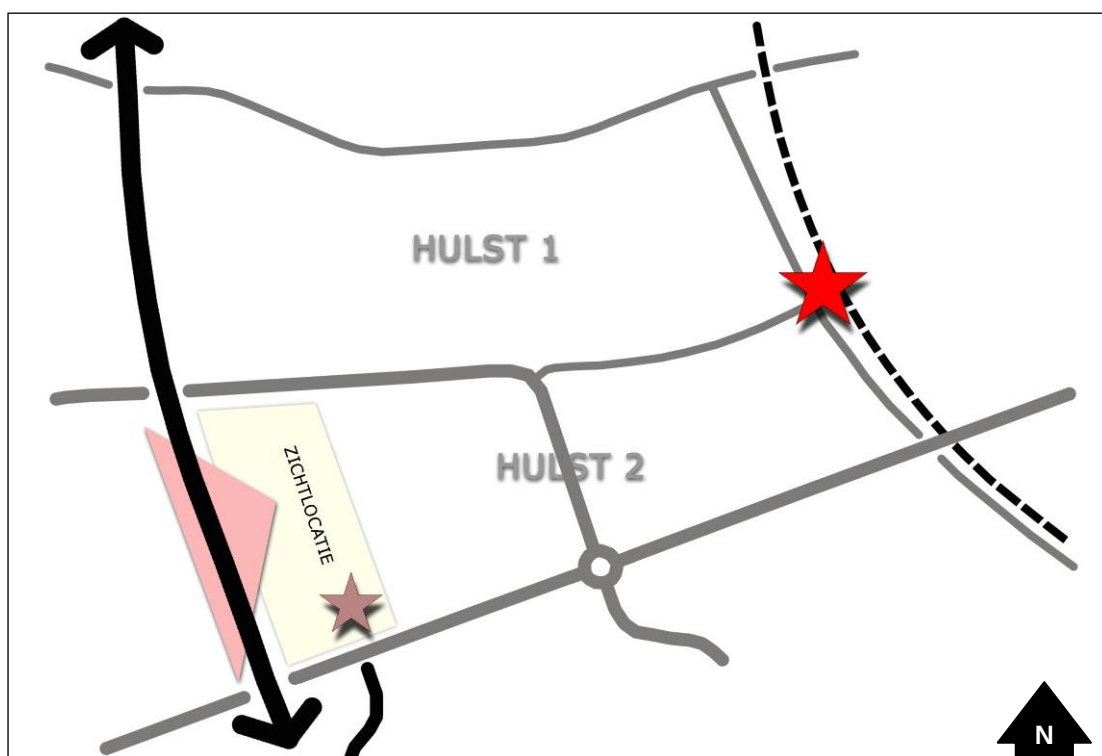
5 PLANBESCHRIJVING

5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Het plangebied ligt voor Venray op een strategische locatie. Het terrein is direct gelegen aan de snelweg (A73) tussen Venlo (Maastricht) en Nijmegen. Deze ligging maakt van het plangebied een zichtlocatie met (boven)regionale uitstraling, direct ontsloten via een toerit. Hierdoor is er sprake van een zeer goede bereikbaarheid. Aan de zuidzijde grenst het gebied aan de provinciale weg van Deurne (Eindhoven) naar Wanssum (Duitsland). Vanuit deze weg en de rijksweg vormt de Voorne (centraal in bedrijventerrein) te samen met de Henri Dunantstraat een van de belangrijkste invalswegen voor de kom van Venray. De aanwezigheid van het trein- en busstation direct grenzend aan de oostzijde van het bedrijventerrein zorgt voor een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer richting Noord-Nederland (Nijmegen en verder) en Zuid-Nederland (Venlo-Maastricht). De gemeente Venray wil deze bovenlokale positie versterken en uitbreiden met bedrijven uit de regio en wellicht door het toevoegen van bedrijven met een (inter)nationaal profiel langs de A73.

STEDENBOUWKUNDIGE UITVOERING

De invulling van het bedrijventerrein is in grote lijnen reeds gerealiseerd. De wegen zijn aangelegd en door de aanwezigheid van de bestaande bedrijven is de sfeer in grote lijnen ook al bepaald.



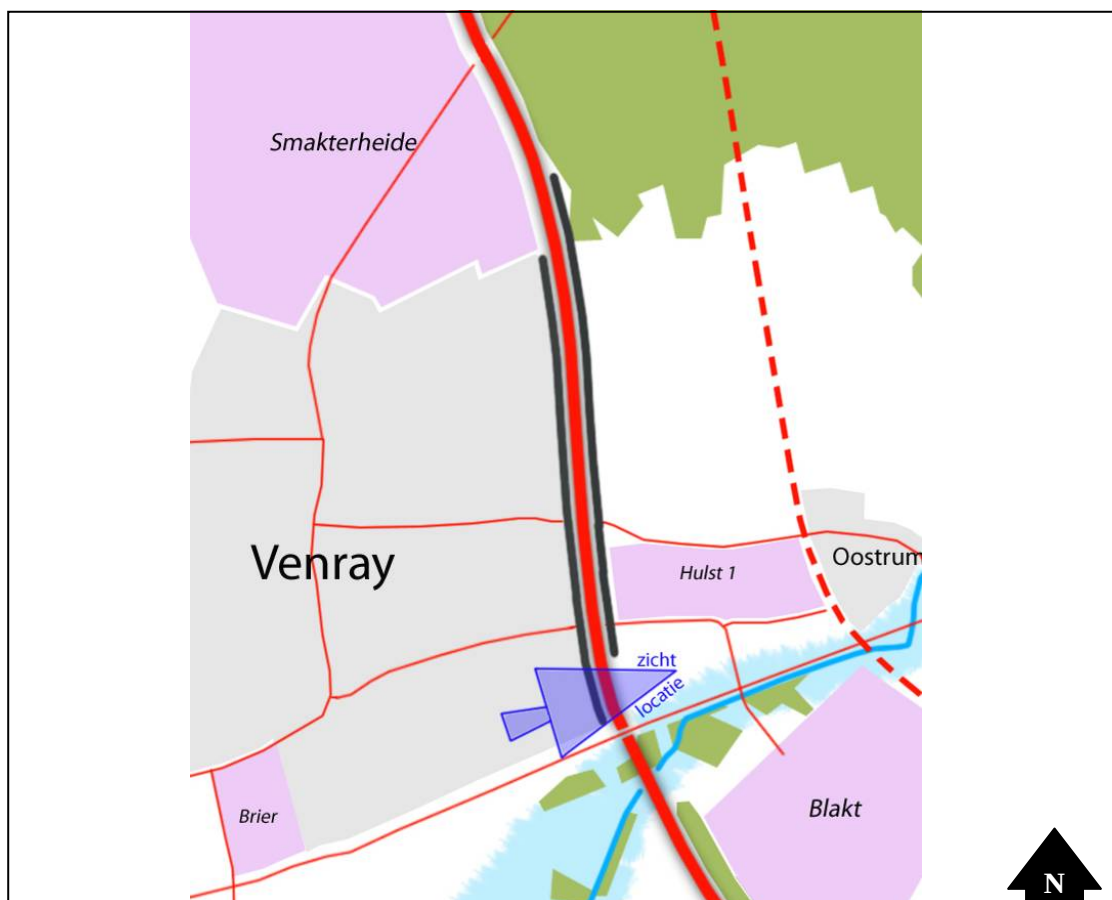
Figuur 5.1: bovenlokale positie bedrijventerrein De Hulst II

De Hulst II betreft een bijzonder bedrijventerrein: vanwege de strategische ligging, maar ook door de aanwezige variatie aan functies. Er is aldus niet sprake van een gewoon bedrijventerrein. Ook geldt voor het bedrijventerrein dat er sprake is van een bijzondere dynamiek (inspelend op concrete vragen/behoefte), waardoor er een snellere opeenvolging van bestemmingsplannen is dan gebruikelijk. Daar waar het vigerende bestemmingsplan nog hoofdzakelijk uitgaat van bedrijven is er in de huidige situatie sprake van een diversiteit van functies (onderwijs (Gilde/ROC), evenementenhal (bovenregionale functie), groothandel (o.a. medicijnen), logistiek (verzend/opslaglocatie internetbedrijven), tankstation, kantoren, etc).

Inmiddels bestaan er ten aanzien van het bedrijventerrein veranderende inzichten aangaande waterbeheer, hetgeen tot gevolg heeft dat het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is uitgebreid ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II'.

Ook is de verkeersopzet verder uitgewerkt, waarbij de centrale ontsluitingsweg en in het verlengde daarvan de Henri Dunantstraat de derde hoofdontsluiting tussen het landelijke/provinciale wegennet richting het centrum van Venray vormt.

Tot slot heeft een relatief grootschalig (lokaal) bedrijf het plan opgevat haar Europees hoofdkantoor en testcentrum te vestigen op de zichtlocatie op het bedrijventerrein. Deze ontwikkeling past niet in het vigerende plan waardoor een herziening noodzakelijk is. Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is de gemeente voornemens hieraan medewerking te verlenen vanwege de daaraan gerelateerde (hoogwaardige) werkgelegenheid, de algehele uitstraling (hoofdkantoor multinational), en de uiteindelijk afronding van het plangebied.



Figuur 5.2: presentatie zichtlocatie

Gevolg van deze keuze is dat het oorspronkelijk gedachte beeld voor het bedrijventerrein veranderd. Daar waar uitgegaan werd van een reeks van individuele kleinschalige bedrijven achter een wigvormige groenstructuur is nu sprake van een groot en hoog gebouw dat zal dienen als belangrijkste landmark voor het plangebied. Het nieuwe bedrijf zal door zijn schaal en hoogte dienen als ruggengraat centraal binnen de Hulst II, met daar rondom heen 'kleinere' individuele gebouwen. Daar waar in oorspronkelijke bestemmingsplan een tweetal landmarks (qua hoogte) in zone langs rijksweg (een langs provinciale weg en een langs Henri Dunantstraat) zijn opgenomen, komt het accent nu te liggen achter de cirkelvormige ontsluiting

centraal in het gebied. In de zone langs rijksweg komen individuele gebouwen met een redelijke onderlinge afstand die niet hoger worden dan het bestaande kantoorgebouw. De oorspronkelijke groene wig krijgt een parkeerfunctie. Dit is nodig gezien grote aantal werknemers van het nieuwe bedrijf. Gezien de schaal van het (nieuwe) achterliggende bedrijf, de lagere hoogte ligging van het terrein, de eisen aan inrichting terrein is deze verandering ook in ruimtelijk kwalitatieve zin acceptabel. De gevarieerde ruime beeldvorming langs de rijksweg blijft intact. Wel is er sprake van een meer zakelijke/bedrijfsmatige uitstraling. Het gebied als geheel moet vooral een baken zijn aan de A73 en prettig toegankelijk zijn met goede routes vanaf het station.

In de aangepaste plannen kan ook ingespeeld worden op het verkeers- en vervoersplan waarbinnen uitgegaan wordt van de recent gerealiseerde nieuwe ontsluiting tussen de provinciale weg en het centrum van Venray via de centrale ontsluitingsweg in het gebied en de Henri Dunantstraat. Een en ander is ook vastgelegd in het ontwikkelingsperspectief, waarbij tevens ingestoken wordt op een meer stedelijke ontwikkeling van het gebied rond het station. Ten noorden en ten zuiden van de Hulst II liggen twee andere bedrijventerreinen. Aan de noordzijde van het plangebied ligt De Hulst I, een bedrijventerrein ontwikkeld vanuit de verbindingsweg van Venray naar Oostrum. Op verschillende percelen vindt momenteel een herontwikkeling plaats. Ten zuiden wordt de Blakt ontwikkeld. Een bedrijventerrein voor overwegend grote logistieke bedrijven. De Blakt en De Hulst II worden gescheiden of verbonden door het Oostrumse beekdal.

De gekozen interne structuur binnen het plan is van groot belang voor de herkenbaarheid binnen het gebied. Voor de ontsluiting is in het westelijke plandeel gekozen voor een heldere ringstructuur waaraan alle bedrijven en/of kantoren ontsloten kunnen worden. Het benadrukken van deze interne ring aan de binnenzijde van het plan geeft het plan een duidelijke interne structuur. De vormgeving van de gebouwen en de openbare ruimte moeten dit beeld versterken. De gebouwen aan de A73 hebben een vrije positie en eenzijdige zichtbaarheid. Solitaire gebouwen krijgen in een groene omgeving een positie, zodat een campusachtig beeld ontstaat.

5.2 Bedrijvigheid

MILIEUZONERING

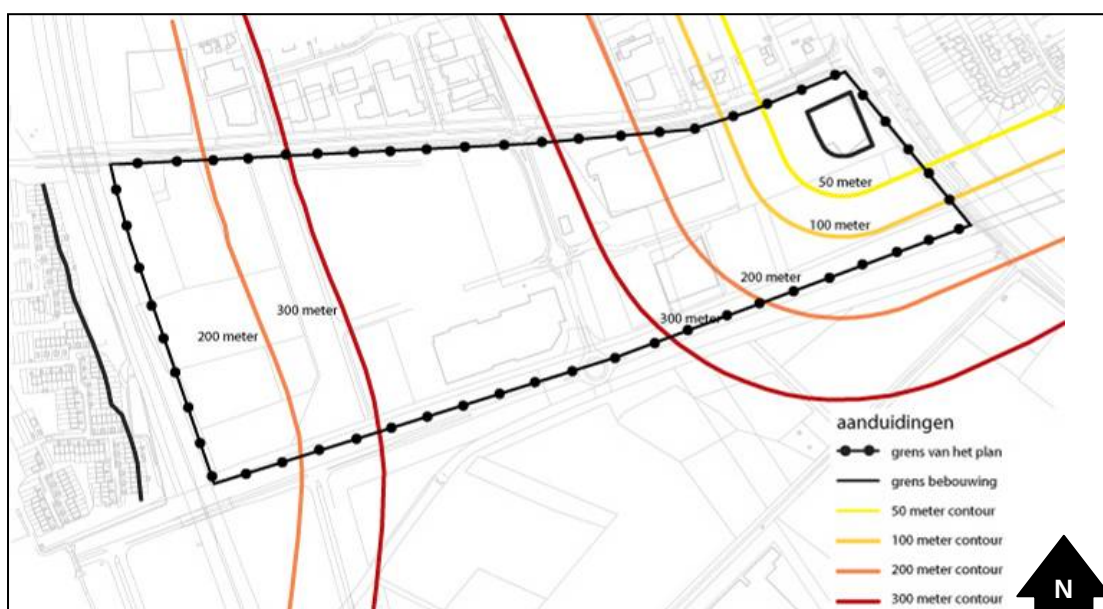
Op het overgrote deel van het plangebied rust een bedrijfsbestemming, of een gemengde bestemming waarbinnen zowel kantoor- als bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan. Bij het beheer van het bedrijventerrein dient, mede met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, te worden voorkomen dat nabijgelegen gevoelige bestemmingen (i.c. de op het bedrijventerrein gelegen Gildeopleiding en de aan de overzijde van de Rijksweg A73 gelegen woonwijk Brukske) overlast zullen ondervinden van de op het terrein aanwezige bedrijvigheid. Bovendien moeten de aanwezige bedrijven over voldoende milieuruimte beschikken om hun activiteiten ongehinderd uit te kunnen oefenen. Er moet derhalve voldoende afstand bestaan tussen bedrijven en de in de omgeving van het plangebied aanwezige woningen. Middels een zonering van het bedrijventerrein kan worden bepaald welke bedrijvigheid waar op het terrein is toegestaan.

De hiervoor reeds genoemde publicatie Bedrijven en milieuzonering heeft gediend als uitgangspunt bij de vaststelling van de toelaatbaarheid van verschillende soorten bedrijfsactiviteiten. In deze uitgave zijn bedrijfsactiviteiten onderverdeeld in een tiental milieucategorieën. Per milieucategorie is een richtafstand opgenomen, welke ten opzichte van in de omgeving aanwezige gevoelige bestemmingen dient te worden aangehouden. Deze richtafstand is gebaseerd op de als gevolg van de bedrijfsactiviteiten te verwachten milieuhinder (vanwege geur, geluid, stof of gevaar). Ten aanzien van het omgevingstype 'rustige woonwijk' is in de uitgave de volgende richtafstandenlijst opgenomen:

Milieucategorie	Richtafstand tot woongebied
1	10 meter
2	30 meter
3.1	50 meter
3.2	100 meter
4.1	200 meter
4.2	300 meter

Tabel 5.1: Richtafstandenlijst Bedrijven en milieuzonering

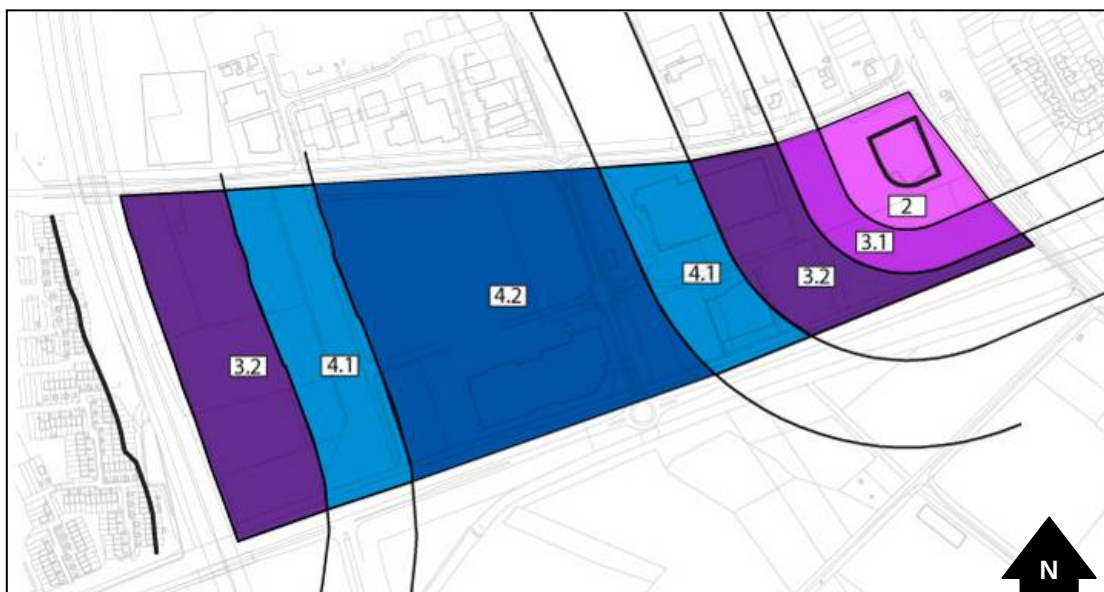
Op het bedrijventerrein De Hulst II is sprake van een inwaartse zonering. Dit wil zeggen dat bufferzones rondom de milieugevoelige functies zijn gecreëerd: op korte afstand van de woonbebouwing zijn slechts weinig belastende activiteiten toelaatbaar. Op grotere afstand van de gevoelige bestemmingen zijn potentieel meer belastende milieuactiviteiten toegestaan.



Figuur 5.2: afstanden tot gevoelige functies

In afbeelding 5.2 zijn de indicatieve afstanden van 50, 100, 200 en 300 meter weergegeven vanuit de in de omgeving van het plangebied aanwezige woonbebouwing en de onderwijsinstelling. Uit deze afbeelding blijkt dat op het bedrijventerrein De Hulst II bedrijven tot en met de categorie 4.2 in principe rechtstreeks kunnen worden toegelaten (zie ook figuur 5.3 op de volgende pagina).

Naast de uitgaven 'Bedrijven en Milieuzonering' kunnen tevens op grond van de Wet geluidhinder en het Bevi situeringseisen voor inrichtingen gelden. In de huidige situatie zijn op het bedrijventerrein geen inrichtingen aanwezig die onder voornoemde regelgeving vallen. De vestiging van dit type inrichtingen wordt in de regels van dit plan uitgesloten. In de bij dit plan behorende staat van bedrijfsactiviteiten is een lijst opgenomen van bedrijven die, met inachtneming van de minimale afstand tot de in de omgeving aanwezige woonbebouwing, in het plangebied toelaatbaar zijn. Ook deze staat van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de uitgave Bedrijven en Milieuzonering. In deze lijst zijn de op het bedrijventerrein toegestane bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 t/m 4.2 opgenomen.



Figuur 5.3: maximaal toegestane milieucategorieën

Op grond van de afstanden tot de op en in de omgeving van het bedrijventerrein aanwezige gevoelige bestemmingen en gebaseerd op de beoogde stedenbouwkundige structuur van het terrein is een concrete zonering opgesteld. Binnen de kaders van deze op de verbeelding en in de planregels beschreven zonering zijn op het bedrijventerrein qua gebruik alle activiteiten als beschreven in de staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan. Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor Burgemeester en Wethouders om ontheffing te verlenen voor bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie dan de bestemming toelaat of voor bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4.2, welke niet in de staat van bedrijfsactiviteiten voorkomen, mits de bedrijfsactiviteiten naar aard en intensiteit vergelijkbaar zijn met de ter plaatse reeds toegestane bedrijvigheid.

Binnen de verschillende bestemmingen is bedrijvigheid in bepaalde categorieën toegestaan:

- Gemengd 1 t/m 3.2: bedrijven in de categorieën 1, 2, 3.1 en 3.2 en kantoren;
- Gemengd 1 t/m 4.2: bedrijven in de categorieën 1, 2, 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2 en kantoren;
- Bedrijf 2 t/m 3.1: bedrijven in de categorieën 2 en 3.1;
- Bedrijf 2 t/m 3.2: bedrijven in de categorieën 2, 3.1 en 3.2;
- Bedrijf 2 t/m 4.2: bedrijven in de categorieën 2, 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2.

DEELGEBIEDEN

Het bedrijventerrein De Hulst II kan worden onderverdeeld in een viertal deelgebieden. De volgende zones kunnen op het bedrijventerrein worden onderscheiden:

- Zone 1: A73;
- Zone 2A: Middengebied - Entree;
- Zone 2B: Middengebied - Henri Dunantstraat;
- Zone 3: Oirloseweg.

Zone 1: A73

Deze snelweglocatie heeft een belangrijke etalagefunctie voor Venray. In het huidige (economisch) beleid wordt de locatie als een stedelijk bedrijventerrein aangemerkt waar kennisintensieve bedrijven (MBO+ werkgelegenheid) uit met name het midden- en kleinbedrijf zich kunnen vestigen. Markttechnisch lijkt er tot 2015 voldoende uittegeefbaar terrein te zijn; door de vraag op met name bedrijventerrein De Blakt staat deze termijn echter onder druk. Op regionale schaal is er de komende jaren, zeker na realisatie van Tradeport Noord, voldoende aanbod. Een invulling van deze zichtlocatie als bedrijvenpark ligt voor de hand: het gaat hierbij dan met name om bedrijven uit de (zakelijke) dienstverlening, op Research & Development gerichte bedrijven en lichte productiebedrijven. In de noordelijke hoek van dit deelgebied is de

vestiging van een hotelfunctie met bijbehorende leisure- en wellnessvoorzieningen mogelijk. Dit hotel kan ter plaatse een accentfunctie vervullen.

De maximale bouwhoogte in het deelgebied langs de A73 bedraagt 12 meter. Binnen deze zone zijn, naast de beoogde hotelfunctie, kantoren en bedrijven in de milieucategorieën 1 t/m 3.2 toegestaan.

Zone 2A: Middengebied - Entree

Een belangrijke entreefunctie is weggelegd voor de centrale weg haaks op de Deurneseweg. Door de doorbreking van de reeds bestaande groenstructuur ten noorden van de Deurneseweg, wordt de aandacht op het bedrijventerrein gevestigd. Hier is dan ook ruimte voor een landmark die het terrein inwijdt. De bouwhoogte bedraagt maximaal 12 meter. Binnen het deelgebied bedraagt het maximale bebouwingspercentage 70%, behoudens het perceel gelegen tussen de interne ontsluitingslus en de Voorde. Binnen de bestemming Bedrijf zijn bedrijven in de milieucategorieën 2 t/m 4.2 toegestaan.

Zone 2B: Middengebied - Henri Dunantstraat

In het gebied ten oosten van de centrale ontsluitingsweg is inmiddels een grootschalig bedrijf gevestigd. Met het overgebleven gebied van de Zone 2B wordt gezocht naar de balans tussen dit hoogwaardige gebouw en het oudere bedrijventerrein De Hulst. Met name aan de doorgaande route is representativiteit van de bebouwing extra van belang. Qua bebouwingsdichtheid is dit gebied vergelijkbaar met de omliggende delen van het bedrijventerrein: het maximale bebouwingspercentage bedraagt ook hier 70%. De maximale bouwhoogte is bepaald op 15 m. Richting A73 is een hoogteaccent toegestaan van 25 meter. In dit deelgebied is binnen de bestemming Gemengd ruimte voor kantoren en bedrijvigheid in de milieucategorieën 1 tot en met 4.2.

Zone 3: Oirloseweg

Richting het NS station gaat de voorkeur uit naar een samenhangende bijzondere ontwikkeling die qua functie aansluit op de nabijheid van dit NS-station. Functioneel gezien heeft deze zone meer relatie met het station dan met het achtergelegen bedrijventerrein. Een afwijkende architectuur is hierbij gepast. Benodigde parkeervoorzieningen dienen niet zichtbaar te zijn vanaf de Oirloseweg. De aanwezige bouwvlakken binnen dit gebied mogen geheel worden bebouwd. In deze zone is minder zware bedrijvigheid toegestaan. Op het perceel ten oosten van De Voorde, grenzend aan de Deurneseweg, bevindt zich thans een evenementenhal. In deze zuidoostelijke hoek van het bedrijventerrein ten slotte bevindt zich momenteel een wadi. Deze wadi zal verplaatst worden naar het gebied ten zuiden van het bedrijventerrein, aan de overzijde van de Deurneseweg (N270). De huidige wadi wordt herbestemd tot een bedrijfslocatie.

BEBOUWING

In algemene zin kan worden opgemerkt dat voor wat betreft nieuwe bebouwing zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de bouwvoorschriften zoals die gelden conform het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II'. De huidige toegestane bebouwingspercentages en bouwhoogtes zijn daarbij waar mogelijk gerespecteerd. In de algemene bouwregels van het bestemmingsplan is bepaald dat alle bestaande bebouwing op het bedrijventerrein, mits legaal tot stand gekomen, in zijn huidige vorm toegestaan blijft.

De gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt naast de bepalingen van stedenbouwkundige aard welke zijn opgenomen in voorliggend plan ook gewaarborgd door het welstandsbeleid van de gemeente Venray. Dit beleid is reeds toegelicht in paragraaf 3.3.7.

DETAILHANDEL

Nieuwe vestiging van reguliere, grootschalige en volumineuze detailhandelvevestigingen is op het bedrijventerrein niet toegestaan. Het uitsluiten van detailhandelvevestigingen is overeenkomstig de doelstellingen en uitgangspunten van het gemeentelijke detailhandelbeleid, zoals beschreven in hoofdstuk 3.

5.3 Verkeer

De in het plangebied gelegen en geprojecteerde openbare wegen, inclusief de begeleidende voorzieningen ten behoeve van het langzaam verkeer en bijbehorende bermen, zijn in een verkeersbestemming vastgelegd. Door de gemeente Venray zijn profielen voor de diverse wegen in het plangebied opgesteld.

PARKEREN EN LADEN EN LOSSEN

In principe dient de parkeerbehoefte van de verschillende op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven en detailhandelsondernemingen volledig te worden opgevangen op de percelen van de op het terrein aanwezige functies. Ook het laden en lossen van goederen dient op de percelen zelf plaats te vinden. In de regels van dit plan is in de verschillende bestemmingsregels opgenomen dat met inachtneming van de vigerende bestemming en gelet op de geplande of reeds aanwezige functie(s) te allen tijde dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Ten aanzien van het aantal te hanteren parkeerplaatsen worden de parkeerkencijfers uit de Beleidsnota Parkeernormen van de gemeente Venray.

Indien op een perceel zelf niet in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien, maar elders in de omgeving wel voldoende parkeergelegenheid aangeboden kan worden (en door de betreffende exploitant ook effectief kan worden benut) kan worden afgeweken van bovengenoemde verplichting. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het inrichten van parkeerplaatsen ten behoeve van de evenementenhal in de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij bezoekers met behulp van pendelbussen van en naar het centrum kunnen worden getransporteerd.

Naast voorliggend bestemmingsplan schrijft zoals aangegeven in hoofdstuk 3 ook de gemeentelijke bouwverordening voor dat indien de omvang of bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of op het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Een soortgelijke bepaling is tevens ten aanzien van laden lossen opgenomen. Bij het verlenen van omgevingsvergunningen dient derhalve tevens op grond van de bouwverordening nadrukkelijk met dit aspect rekening gehouden te worden. Gezamenlijk vormen het voorliggend bestemmingsplan en de gemeentelijke bouwverordening een afdoende instrumentarium om een zorgvuldig en effectief parkeerbeleid te kunnen voeren.

5.4 Groen en water

Door het brengen van variatie in groen ter begeleiding van ontsluitingswegen, kan er onderscheid worden gemaakt in de functie van wegen. De centrale ontsluiting, welke vanaf de Deurneseweg loopt tot de Henri Dunantstraat, zal op een andere wijze door groen worden begeleid dan de centrale oost-west verbinding.

De in het plangebied gelegen voorzieningen ten behoeve van de opvang en afvoer van hemelwater maken onderdeel uit van het openbaar gebied en zijn, mede gelet op hun landschappelijke functie, opgenomen in de bestemmingen 'Groen' en 'Natuur' van dit bestemmingsplan. Aan de primaire watergang Lullsche Pas is gedeeltelijk de bestemming 'Water' toegekend. Aangezien de Oostrumsche Beek, eveneens een primaire watergang, de ruimte zal krijgen om te meanderen is de nieuwe loop van deze watergang nog niet aan te duiden. Om deze reden wordt deze watergang opgenomen in de bestemming 'Natuur'.

6 JURIDISCHE OPZET

6.1 Planvorm en plansystematiek

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst. Onderhavig hoofdstuk bevat een nadere toelichting op de planvorm en planregels.

Het bestemmingsplan 'De Hulst II' bevat het planologisch-juridisch instrumentarium voor het beheer, onderhoud en de doorontwikkeling van het bedrijventerrein De Hulst II. Het onderhavige plan heeft derhalve in eerste plaats een beheersgericht karakter. Tevens worden op beperkte schaal enkele nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, welke passend zijn binnen de stedenbouwkundige en functionele structuur van het bedrijventerrein en zijn omgeving. Dit komt tot uitdrukking in de regels van dit plan, waarin de nadruk ligt op het vastleggen van de huidige ruimtelijke situatie.

In de regels van dit plan zijn bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen opgenomen, welke het toegestane gebruik van de in het plangebied gelegen gronden regelen: middels een bestemmingsvlak wordt op de planverbeelding aangegeven welke hoofdbestemming op de betreffende gronden rust. Voor deze bestemmingen gelden de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden zoals deze zijn opgenomen in de regels van de betreffende bestemming. Middels een op de planverbeelding aangegeven dubbelbestemming en / of aanduiding kunnen nadere eisen worden gesteld aan de ter plekke geldende gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden. Aan dubbelbestemmingen kan behoefte bestaan wanneer een bestemming onvoldoende recht doet aan de functies/gebruiksdoeleinden die op de betrokken gronden toelaatbaar (moeten) zijn of wanneer ruimtelijke relevante belangen veilig moeten worden gesteld die niet voldoende in de hoofdbestemmingen kunnen worden gewaarborgd. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen en dubbelbestemmingen met betrekking tot het gebruik of de bouwregels. Verschillende type aanduidingen kunnen worden onderscheiden, zoals bijvoorbeeld gebiedsaanduidingen, functieaanduidingen en bouwaanduidingen.

De planregels en planverbeelding zijn, met het oog op de digitale uitwisselbaarheid van bestemmingsplannen die vanaf 1 januari 2010 verplicht is, opgesteld conform de bepalingen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVB201). Uitgangspunt hierbij is, door middel van het hanteren van heldere planregels en een duidelijke planverbeelding, te komen tot een zo goed als mogelijk werkbaar en handhaafbaar plan te realiseren.

6.2 Planstukken

Het bestemmingsplan 'De Hulst II' van de gemeente Venray is naast deze plantoelichting vervat in de volgende planstukken:

- de dataset met kenmerk NL.IMRO.0984.BPxxxxx zoals deze is opgebouwd conform de RO standaarden 2012;
- de analoge planverbeelding (schaal 1:1.000);
- de planregels.

6.3 Toelichting op de planverbeelding

De planverbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond. De analoge planverbeelding is afgedrukt op een schaal van 1:1.000. Voor de benaming van de verschillende bestemmingen en de kleuren van de bestemmingen zijn de huidige richtlijnen voor digitalisering en standaardisering van bestemmingsplannen overgenomen (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2012).

6.4 Toelichting op de planregels

Het belangrijkste doel van de planregels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven. De regels behorende bij het bestemmingsplan 'Hulst II' zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1: 'Inleidende regels';
- Hoofdstuk 2: 'Bestemmingsregels';
- Hoofdstuk 3: 'Algemene regels';
- Hoofdstuk 4: 'Overgangs- en slotregels'.

Conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) worden de volgende bestemmingen gehanteerd:

- Bedrijf;
- Gemengd;
- Groen;
- Maatschappelijk;
- Natuur;
- Verkeer;
- Water.

Daarnaast komen de volgende dubbelbestemmingen voor:

- Leiding - Hoogspanningsverbinding;
- Leiding - Riool;
- Leiding - Gas;
- Waarde - Archeologie - monument
- Waarde - Archeologie - 3;
- Waarde - Archeologie - 5;
- Waarde - Beekdal;
- Waterstaat - Beschermingszone watergang.

De algemene en bestemmingsregels worden in het hierna volgende deel van deze paragraaf toelichting nader toegelicht.

Inleidende regels

In hoofdstuk 1 'Inleidende regels' zijn twee artikelen te onderscheiden:

Begrippen (artikel 1):

Artikel 1 van de planregels bevat beschrijvingen van begrippen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschil in interpretatie mogelijk is.

Wijze van meten (artikel 2):

In artikel 2 wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/percelen gemeten moet worden.

Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2: 'Bestemmingsregels' omvat regels die betrekking hebben op het gebruiksdoel van de gronden. Ten behoeve van een logische en eenduidige opbouw wordt telkens het navolgende stramien voor de diverse bestemmingsregelingen aangehouden:

- *Bestemmingsomschrijving:*
Hierin wordt een omschrijving van de bestemming gegeven, alsmede welk gebruik binnen deze bestemming is toegestaan.
- *Bouwregels:*
Hierin wordt bepaald aan welke voorwaarden de gebouwen en bouwwerken moeten voldoen.
- *Nadere eisen (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan dat het college van Burgemeester en Wethouders nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is. Het afwijkingspercentage bedraagt daarbij maximaal 10%, waarbij wordt opgemerkt dat deze bevoegdheid slechts gebruikt kan worden indien het achterwege laten van de bevoegdheid leidt tot onevenredig nadelige gevolgen voor:
 - het straat en bebouwingsbeeld;
 - de verkeersveiligheid;
 - de sociale veiligheid;
 - de externe veiligheid als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.
- *Afwijken van de bouwregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan van welke bouwregels, en binnen welke grenzen, door het college van Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kan worden afgeweken.
- *Specifieke gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan welk gebruik van de gronden of de daarop aanwezige gebouwen of bouwwerken in ieder geval als strijdig gebruik moet worden aangemerkt.
- *Afwijken van de gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan van welke gebruiksregels, ten behoeve van welk gebruik en binnen welke grenzen, door het college van Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kan worden afgeweken.
- *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*
Ten einde specifieke belangen te beschermen kan in de bestemmingsregels worden bepaald dat voor de uitvoering van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is. Een omgevingsvergunning kan verplicht gesteld worden om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de realisering van de desbetreffende bestemming of ter handhaving en bescherming van bepaalde belangen. De bestemmingsregels geven aan onder welke voorwaarden de omgevingsvergunning kan worden verleend.
- *Wijzigingsbevoegdheid (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan wanneer en op welke wijze Burgermeester en Wethouders een bepaalde bestemming kunnen wijzigen ten behoeve van een ander gebruik van deze gronden, na het doorlopen van de aangewezen procedure.

De in het plan opgenomen bestemmingen en dubbelbestemmingen worden hierna nader toegelicht:

Bestemming Bedrijf (artikel 3):

Op de gronden gelegen binnen de bestemming 'Bedrijf' mogen zich diverse soorten bedrijven vestigen. Afhankelijk van de aanduiding op de planverbeelding zijn bedrijven toegestaan in de milieucategorieën 2 tot en met 4.2, zoals deze zijn opgenomen in de bij dit plan behorende staat van bedrijfsactiviteiten. Geluidszoneringsplichtige of risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Burgemeester en Wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van de planregels voor bedrijven die niet zijn opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten, en voor bedrijven die vallen onder een zwaardere milieucategorie dan ter plaatse toegestaan, mits de activiteiten van deze bedrijven qua aard en milieubelasting vergelijkbaar zijn met de ter plaatse reeds toegestane bedrijvigheid.

Kantooractiviteiten worden slechts toegelaten ter ondersteuning van de ter plaatse uitgeoefende bedrijfsactiviteiten, waarbij het bruto vloeroppervlak dat ten behoeve van deze kantooractiviteiten wordt gebruikt maximaal 30% bedraagt, conform de richtlijnen van de provinciale Handreiking ruimtelijke ontwikkeling.

De vestiging van zelfstandige reguliere, volumineuze en grootschalige detailhandel is niet toegestaan.

Bestemming Gemengd (artikel 4):

De bestemming Gemengd is een concrete uitwerking van het in deze plantoelichting beschreven gemeentelijk beleidsvoornemen om het bedrijventerrein De Hulst II door te ontwikkelen tot een volwaardig bedrijven en kantorenpark. De gronden gelegen binnen deze bestemming zijn bestemd voor zowel zelfstandige kantooractiviteiten, als bedrijfsdoeleinden.

Naast zelfstandige kantoren zijn bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 toegestaan. Burgemeester en Wethouders kunnen ontheffing verlenen voor bedrijven die niet zijn opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten, en voor bedrijven die vallen onder een zwaardere milieucategorie dan ter plaatse toegestaan, mits de activiteiten van deze bedrijven qua aard en milieubelasting vergelijkbaar zijn met de ter plaatse reeds toegestane bedrijvigheid. Daarnaast is in de noordwestelijke hoek van het terrein, vergelijkbaar met het vigerende bestemmingsplan 'De Hulst II' een horecagelegenheid (hotel) toegestaan.

De vestiging van zelfstandige reguliere, volumineuze en grootschalige detailhandel wordt, vergelijkbaar met de bestemming bedrijf, niet toegestaan.

Bestemming Groen (artikel 5):

De bestemming Groen rust op het openbare groen in het plangebied. Dit betreft de groenstroken in en langs het bedrijventerrein, welke gelegen zijn langs de diverse bedrijventoegangswegen. Daarnaast zijn de verschillende (hemelwaterbergende) waterlopen en waterpartijen in deze bestemming opgenomen.

Bestemming Maatschappelijk (artikel 6):

In de noordoostelijke hoek van het bedrijventerrein is een onderwijsinstelling (Gilde-opleiding) aanwezig. Middels de bestemming Maatschappelijk wordt deze functie vastgelegd in voorliggend bestemmingsplan.

Bestemming Natuur (artikel 7):

Deze bestemming is toegekend aan de natuurpercelen welke thans in het bestemmingsplan 'Buitengebied Venray 2010' zijn gelegen. Tevens is het waterschap voornemens ruimte te bieden aan de Oostrumsche Beek om op termijn te kunnen meanderen door dit gebied.

Voor wat betreft de bestemmingsregels is in deze bestemming zoveel mogelijk aangesloten bij de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Venray 2010'.

Bestemming Verkeer (artikel 8):

Deze bestemming is toegekend aan de Deurneseweg (N270) alsmede de diverse wegen op het bedrijventerrein De Hulst II. Deze wegen dienen voor de ontsluiting van de aangrenzende of nabijgelegen bedrijfspercelen. De diverse wegen zijn of worden ingericht conform de hiertoe door de gemeente Venray ontworpen wegprofielen.

Bestemming Water (artikel 9):

Vanwege zijn waterstaatkundige functie en status als primair water in de zin het de keur van het waterschap Roer en Overmaas is aan de watergang de Lullsche Pas (gedeeltelijk) de bestemming 'Water' toegekend. Rondom deze watergang is een beschermingszone gelegen,

welke in onderhavig bestemmingsplan is opgenomen in de bestemming 'Waterstaat - beschermingszone primair water'.

Aan de geprojecteerde bovengrondse hemelwater-retentievoorziening (wadi) ten zuiden van de N270 is eveneens de bestemming water toegekend.

De Oostrumsche Beek, eveneens een primair water van het Waterschap Peel en Maasvallei, is zoals eerder aangegeven opgenomen in de bestemming Natuur.

Dubbelbestemming Leiding - Gas (artikel 10):

Ter plaatse van het directe ruimtebeslag van de ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen zijn activiteiten, die het bedrijfszeker en veilig functioneren van deze leiding kunnen schaden, niet toegestaan. Er worden dus beperkingen opgelegd aan de mogelijkheden tot bebouwing en gebruik van de grond, die tot beschadigingen van de leidingen kunnen leiden. Binnen de dubbelbestemming mogen, in afwijking van het bepaalde in de afzonderlijke artikelen, uitsluitend bouwwerken van geringe omvang ten dienste van of ter instandhouding van de betreffende leiding worden gebouwd. In de belemmeringszone rondom de ondergrondse leiding is een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken van toepassing.

Dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding (artikel 11):

Deze dubbelbestemming rust op de zakelijk recht zone rondom de bovengrondse hoogspanningsverbinding welke in noord-zuidrichting door het plangebied loopt. Deze zone strekt zich uit tot 20 meter aan weerszijden van het hart van de leiding. Binnen de dubbelbestemming zijn slechts bouwwerken ten dienste van hier aanwezige hoogspanningsverbinding toegestaan. Ter bescherming van de hoogspanningsverbinding is in de belemmeringszones een omgevingsvergunningstelsel van toepassing.

Dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding (artikel 12):

Ter plaatse van het directe ruimtebeslag van de ondergrondse rioolwatertransportleiding zijn, vergelijkbaar met de hogedruk aardgastransportleidingen, activiteiten die het bedrijfszeker en veilig functioneren van deze leiding kunnen schaden niet toegestaan. Ook hier worden derhalve beperkingen opgelegd aan de mogelijkheden tot bebouwing en gebruik van de grond, die tot beschadigingen van de leidingen kunnen leiden. Deze beperkingen worden middels een bouw- en aanlegverbod gereguleerd.

Dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie - Monument, Waarde - Archeologie 3 en Waarde - Archeologie 5 (artikelen 13 tot en met 15):

Ter verwezenlijking van de instandhouding en bescherming van oudheidkundig waardevolle elementen (archeologische (waardevolle) terreinen) wordt gestreefd naar het voor de toekomst behouden van de archeologische waarden in de grond (in situ). Daar waar dit niet mogelijk is tengevolge van noodzakelijke bouwactiviteiten binnen het kader van de onderliggende bestemming, zullen binnen archeologisch potentieel waardevolle terreinen, zoals weergegeven op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Venray voorafgaand aan bouwactiviteiten of grondverzet de archeologische waarden door middel van onderzoek veilig gesteld moeten worden. Ter plaatse van het archeologisch rijksmonument is de minster van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap het bevoegd gezag: ter plaatse van het archeologisch rijksmonument geldt de vergunningsplicht ex artikel 11 van de Monumentenwet 1988. Voor de overige archeologisch potentieel waardevolle gebieden zijn de gemeentelijke archeologische beleidsregels vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

Dubbelbestemming Waarde - Beekdal (artikel 16):

Deze dubbelbestemming is in het bestemmingsplan 'Buitengebied Venray 2010' toegekend aan de waardevolle delen van het beekdal van de Oostrumsche Beek, en in onderhavig bestemmingsplan gecontinueerd. Het beleid van de gemeente Venray ten aanzien van de diverse beekdalen is gericht op het ontwikkelen van de beek tot herkenbare, structurerende

elementen in het landschap. Dit is van belang voor de herkenbaarheid van het landschap, natuur en ecologische verbindingen, waterbeheer en recreatie.

Vergelijkbaar met de bestemming Natuur is voor wat betreft de bestemmingsregels in deze dubbelbestemming zoveel mogelijk aangesloten bij de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Venray 2010'.

Dubbelbestemming Waterstaat - Beschermingszone watergang (artikel 17)

Deze dubbelbestemming ligt op de beschermingszone van de Lullsche Pas. Binnen deze beschermingszone geldt in principe een bouwverbod. De beschermingszone is gebaseerd op de legger van het waterschap Peel en Maasvallei en dient ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen die de bereikbaarheid van het secundaire water verminderen, bijvoorbeeld voor groot onderhoud. Tevens dient de beschermingszone om eventuele toekomstige herinrichtingen of verbeteringen mogelijk te houden.

Algemene regels

Hoofdstuk 4: 'Algemene regels' omvat regels en bepalingen die betrekking hebben op het gehele plangebied.

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 18):

Dit artikel geeft aan dat grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan niet nog eens mag worden meegeteld bij een nieuwe bouwaanvraag.

Algemene bouwregels (artikel 19):

In deze bepaling zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot bestaande afstanden en andere maten. Bestaande afwijkende maatvoeringen mogen, mits legaal (dus krachtens een omgevingsvergunning of met gebruikmaking van een wijzigings- of afwijkingsbevoegdheid) tot stand gekomen ter plaatse van die afwijking als maatgevend worden beschouwd.

Algemene gebruiksregels (artikel 20):

In deze bepaling is aan gegeven welk gebruik in ieder geval als met de regels van voorliggend plan strijdig gebruik dient te worden aangemerkt.

Algemene aanduidingsregels (artikel 15):

In het plangebied zijn enkele vrijwaringszones gelegen. Dit zijn de vrijwaringszone 50 m¹ rooilijn Rijksweg A73, de vrijwaringszone 100 m¹ rooilijn Rijksweg A73 en de vrijwaringszone langs het spoor. In de algemene aanduidingsregels zijn regels met betrekking tot deze gebiedsaanduidingen opgenomen, waarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden ontwikkelingen binnen deze zones mogelijk zijn.

Algemene afwijkingsregels (artikel 16):

De afwijkingsmogelijkheid welke is opgenomen in het eerste lid van dit artikel betreft een afwijkingsmogelijkheid van de in de planregels gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen. Deze bepaling wordt nodig geacht om de bruikbaarheid van het plan te bevorderen. Het gaat hierbij om kleine afwijkingen van de situering of afmeting van gebouwen, die geen afbreuk doen aan de bestemmingsdoeleinden. In het derde lid van dit artikel wordt bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning te allen tijden dient te worden verzekerd dat na realisatie van de functie of bebouwing welke middels de omgevingsvergunning wordt gemaakt, nog steeds kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Algemene wijzigingsregels (artikel 17)

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders een algemene bevoegdheid gegeven om kleinschalige wijzigingen aan te brengen in de bestemmingen van onderhavig plan. De voorwaarden, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene procedureregels (artikel 18):

Dit artikel geeft de te volgen procedures aan bij de toepassing van binnenplanse flexibiliteitsmogelijkheden.

Overige regels (artikel 19)

In dit artikel is een verwijzing naar artikel 1a van de Wet op de economische delicten opgenomen. Tevens zijn in dit artikel voorrangsregels voor de verschillende in het plan opgenomen dubbelbestemmingen opgenomen.

Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels' bevat onder andere de bepalingen die betrekking hebben op:

Overgangsrecht (artikel 20):

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd), mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.

Slotregel (artikel 21):

Dit artikel geeft de titel van de planregels aan.

7 HANDHAVING

ALGEMEEN

Sinds 2005 is de handhavingscapaciteit van de gemeenten Horst aan de Maas en Venray gebundeld. De bundeling betreft zowel de uitvoering (toezicht en handhaving) als juridische, administratieve en beleidsmatige ondersteuning. In het verleden is gezamenlijk beleid geformuleerd op het gebied van milieu. Middels de vaststelling van het 'Integrale handhavingsbeleid 2012-2015' is een samenhangend handhavingsbeleid geformuleerd voor alle beleidsvelden.

De integrale benadering van het nieuwe beleidsplan houdt in dat handhaving op de diverse beleidsvelden als het ware wordt gebundeld. Naast de interne samenvoeging en samenwerking zal ook (meer) met externe partners op het gebied van handhaving worden samengewerkt.

In het document is de volgende visie op handhaving vastgesteld:

De gemeenten Horst aan de Maas en Venray stellen een gezonde, veilige, leefbare en groene leefomgeving centraal. Handhaving is één van de middelen om de kwaliteit van wonen, leven en werken te behouden en te versterken. Het bestuur streeft naar een gestructureerd en integraal handhavingsbeleid waarbij preventie voorop staat. De betrokkenheid en het eigen verantwoordelijkheidsbesef van de burgers, bedrijven en instellingen moeten daarbij worden vergroot. Als de preventieve inzet (informatievoorziening) niet werkt en het geschonken vertrouwen wordt beschaamd, volgt daadwerkelijke handhavend optreden. Zo krijgt iedereen de aanpak die hij/zij verdient.

In de Integrale Handhavingsvisie worden de volgende doelstellingen en beleids-uitgangspunten geformuleerd:

1. Appelleren aan de eigen verantwoordelijkheid
2. Preventie gaat boven repressie
3. Draagvlak creëren
4. Klantgericht handelen
5. Alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen

Ad 1. Bedrijven, burgers en instellingen zijn primair zelf verantwoordelijk voor de naleving van regels. Niet de overheid maar de bedrijven, burgers en instellingen zijn verantwoordelijk. Deze aanpak heeft gevolgen: de verantwoordelijkheid ligt op de plek waar dat hij thuishoort. Het bestuur is niet de primair verantwoordelijke voor burgers en ondernemers die willens en wetens de regels overtreden. Wanneer het vertrouwen, dat de overheid aan bedrijven, burgers en instellingen geeft, wordt geschaad dan treedt de overheid consequent en hard op. De handelwijze leidt tot controles met name die gericht zijn op zwakke schakels in de keten. Dit betekent dat beschikbare capaciteit slimmer en efficiënter wordt ingezet.

Ad 2. In plaats van langdurige, tijdrovende en geldverslindende bestuursrechtelijke procedures wordt primair ingezet op preventie. Doelgroepen van handhaving moeten weten wat zij moeten doen om normconform te handelen. Voorlichting en communicatie zijn daarbij belangrijke instrumenten. Alleen wanneer iemand weet wat er verwacht wordt kan hij of zij de eigen verantwoordelijkheid nemen.

Ad 3. Draagvlak voor het toepassen van handhavingsbeleid wordt bereikt door duidelijk te zijn en te doen wat wordt gezegd. De vraag om vast te stellen wat moet worden gedaan maar ook waar de prioriteiten liggen is mede afhankelijk van wat er speelt bij burgers, ondernemers, instellingen, scholen en verenigingen.

Ad 4. Een dienstbare opstelling van de overheid is van wezenlijk belang. Deze opstelling kan worden bereikt door mee te denken en in te spelen op de situatie en door snel en consequent te handelen. Denken van buiten naar binnen. De overheid fungeert als aanspreekpunt voor de burger en dient 24 uur per dag bereikbaar te zijn. Op deze manier voelt de burger zich veilig en ontstaat vertrouwen in en begrip voor handhaving.

Ad 5. Uitgangspunt is dat er enkel besluiten worden genomen en regels gelden die handhaafbaar zijn. Voor de situaties dat er daadwerkelijk ook gehandhaafd moet worden wordt zorg gedragen voor voldoende en deskundige capaciteit. Burgers kunnen indien nodig een beroep op handhaving doen, 24 uur per dag en 7 dagen per week. Overbodige regels worden geschrapt. Gedogen wordt tot een minimum beperkt.

PRIORITERING

Handhaven betekent keuzes maken en prioriteiten stellen. Hiertoe is onder andere een risicoanalyse opgesteld, aan de hand waarvan de Handhavings Uitvoeringsprogramma's (HUP) zullen worden vastgesteld. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de prioritering weergegeven:

ACTIVITEIT	SCORE
Slopen - Risicovol (asbest c.a.)	1
Intensieve veehouderij	1
Controle op illegale bouw en sloop	1
Bodem, water	1
Externe veiligheid	1
Horeca	1
Kleine ergernissen	1
Bouwen - complex	1
Strijdig gebruik	1
Afval	2
Evenementen	2
Gebruik afvalterminals	2
Gebruik openbare gelegenheden	2
Industriële bedrijven	2
Gebruik gebouwen met kwetsbare bewoners/gebruikers	2
Vergunningsvrije bouwwerken	3
Foutief geplaatste fietsen	3
Aantasting uiterlijk aanzien	3
Overige bedrijven	3
Bouwen - niet complex	3
Uitvoeren van werk of werkzaamheden	3
Parkeren	4
Bedekte teelt	4
Akkerbouw	4
Monumenten	4
Uitstallingen, terrassen en reclame	4
Sloop - niet risicovol	4

In bovenstaande tabel staat '1' voor de hoogste prioriteit en '4' voor de laagste. Prioriteit 1 wordt bij voorrang uitgevoerd. Dit wil echter niet zeggen dat er in geheel geen werkzaamheden met prioriteit '4' worden uitgevoerd. Hiervoor wordt minder tijd gereserveerd, ze worden gewaardeerd op risico's en waar mogelijk wordt een combinatie gezocht met andere controleonderwerpen. Naast de resultaten uit de risicoanalyse

vervolmaken de wensen van burgers en bedrijven en bestuurlijke aandachtspunten (lokale aandachtspunten) de probleemanalyse.

SANCTIES

Door de gemeenten Horst aan de Maas en Venray wordt primair ingezet op preventieve handhaving. Achterliggende gedachte daarbij is dat het vooral gaat om de eigen verantwoordelijkheid van burger en bedrijf. Naarmate die burger en dat bedrijf meer de eigen verantwoordelijkheid nemen worden de gemeentelijke handhavinginspanningen daarop aangepast.

Als met de (primaire) inzet van preventieve instrumenten niet het gewenste resultaat wordt bereikt (regels worden onvoldoende nageleefd) dan worden er repressieve instrumenten ingezet. Zodoende wordt bewerkstelligd dat ongewenst gedrag wordt aangepakt. Het doel van de repressieve bestuursrechtelijke instrumenten is dat de overtreding(en) wordt (worden) beëindigd. De gemeente beschikt over een aantal bestuursrechtelijke instrumenten (o.a. het opleggen van een dwangsom of het toepassen van bestuursdwang). Waar mogelijk wordt slecht naleefgedrag ook strafrechtelijk aangepakt. De bevoegdheid van de strafrechtelijke handhaving ligt niet bij de gemeente, maar bij de Officier van Justitie.

BEDRIJVENTERREIN DE HULST II

Met voorliggend plan is de bestaande ruimtelijke en planologisch-juridische situatie van het bedrijventerrein De Hulst II vastgelegd. Ten tijde van de vaststelling van voorliggend plan vindt er op het terrein geen gebruik plaats waartegen conform de heersende inzichten direct handhavend dient te worden opgetreden.

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Het bedrijventerrein De Hulst II is voor een groot deel reeds tot ontwikkeling gebracht: het merendeel van de in het plan gelegen gronden is reeds uitgegeven door de gemeente, zodat ten aanzien hiervan de kosten via de gronduitgifteprijs gedekt zijn.

Ten aanzien van de nog uit te geven gronden wordt opgemerkt dat middels de af te sluiten overeenkomsten ten behoeve van de grondoverdracht ook ten aanzien van deze gedeelten het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is. Inhoudelijke eisen boven op de bestemmingsplanregeling worden niet nodig geacht. Een exploitatieplan volgens de Wet ruimtelijke ordening wordt dan ook niet vastgesteld.

9 PROCEDURE, INSPRAAK EN OVERLEG

9.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden opgestart, wordt eerst het voorontwerp bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. de gemeente Venray) dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Tevens zal voorafgaand aan de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan worden verleend.

Na de overlegronde wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze procedure kan als volgt worden samengevat: de procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp-bestemmingsplan, waarna het ontwerp-bestemmingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van 6 weken door één ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerp-bestemmingsplan kunnen worden ingebracht. Na de termijn van de terinzagelegging dient de gemeenteraad binnen 12 weken te beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan hebben belanghebbenden 6 weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan. Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking.

9.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1.1. dient een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening.

Onderstaand verslag bevat een overzicht van de vooroverlegreacties, en de meningsvorming over de wijze van verwerken van deze reacties in het plan. De vooroverlegreacties zijn in hun geheel opgenomen in de ingebonden bijlage 2 van deze plantoelichting.

Reacties vooroverleg

In het kader van het vooroverleg zijn de volgende reacties ontvangen:

- Provincie Limburg
De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

- Waterschap Peel en Maasvallei
Postbus 3390
5902 RJ VENLO

Reactie

Het waterschap maakt de volgende opmerkingen:

- verzocht wordt het primair water 'Lullsche Pas' met bijbehorende beschermingszone op de planverbeelding op te nemen;
- verzocht wordt het primair water 'Oostrumsche Beek met bijbehorende beschermingszone op de planverbeelding op te nemen, of in de bestemming 'Natuur' te verwijzen naar de keur van het waterschap;
- indien op de te verplaatsen hemelwaterretentievoorziening meer dan 10 ha. verhard oppervlak afwatert wordt verzocht de (dubbel)bestemming 'Waterstaat' aan deze voorziening toe te kennen;
- verzocht wordt de nieuw aan te leggen hemelwaterretentievoorziening technisch nader te onderbouwen. Geadviseerd wordt de grondwaterstand nader te onderzoeken;
- indien vanuit de nog aan te leggen hemelwaterretentievoorziening een leegloopvoorziening naar oppervlaktewater wordt aangelegd dient hiervoor op basis van de keur een melding dan wel een vergunning te worden gedaan / aangevraagd.

Wijze van verwerken van de reactie

Er is nauw samengewerkt met het Waterschap Peel en Maasvallei (WPM) bij het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan. De opmerkingen m.b.t. de bestemmingen zijn in overleg met het WPM verwerkt. Het ontwerp van de wadi ten zuiden van de provinciale weg is gemaakt met medewerking van de hydroloog van het WPM. Hierbij is onderkent dat, gezien de ligging nabij de nieuwe beek, niet de grondwaterstand maar de waterstand in de beek de bepalende factor is voor het ontwerp van de wadi. In het gebruikte hydraulische model waarmee de nieuwe waterstandshoogtes in de beek worden bepaald is de grondwaterstand verwerkt.

Daarnaast heeft de reactie geleid tot de volgende aanpassingen en aandachtspunten van en met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan:

- het primair water 'Lullsche Pas' met bijbehorende beschermingszone is op de planverbeelding opgenomen;
- in de doeleindenomschrijving van de bestemming 'Natuur' wordt verwezen naar de keur van het waterschap;
- de gevraagde onderbouwing is opgenomen in paragraaf 4.3 van deze plantoelichting;
- de betreffende melding dan wel vergunning zal worden gedaan / aangevraagd.

- Veiligheidsregio Limburg-Noord Postbus 25
Postbus 11
5900 AA VENLO

Reactie

In verband met de voorgenomen grootschalige bedrijfsontwikkeling in het middengebied van het bedrijventerrein heeft de veiligheidsregio op verzoek van de gemeente Venray een preadvies uitgebracht met betrekking tot het bouwplan. In dit preadvies wordt onder andere ingegaan op de locatiekeuze, situering gebouwfuncties, materialisering, en de bestrijdbaarheid van calamiteiten.

Wijze van verwerken van de reactie

Bij de onderbouwing van de verantwoording van het groepsrisico is rekening gehouden met het preadvies van de veiligheidsregio. Voor de volledige onderbouwing / verantwoording wordt verwezen naar de betreffende bijlage van deze plantoelichting.

9.3 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet ruimtelijke ordening j° afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

De resultaten van de tervisielegging ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening j° afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht zijn opgenomen als losse bijlage behorende bij deze toelichting.

Bijlage 1: reacties vooroverleg

pagina 1 van 1

Kees Tielen - Plangroep Heggen

Van: Marjan Backbier
Verzonden: donderdag 23 januari 2014 16:16
Aan: Suzanne van der Beele
Onderwerp: FW: VOBP de Hulst II
Ter info.

Met vriendelijke groet,

Marjan Backbier | Jurist RO Wonen Werken | Gemeente Venray
Postbus 500, 5800 AM Venray | Raadhuisstraat 1, 5801 MB Venray
T +31 (0)478 52 36 36 | I www.venray.nl



Van: Dohmen, Antoine [<mailto:afm.dohmen@prvlimburg.nl>]
Verzonden: donderdag 23 januari 2014 14:53
Aan: Marjan Backbier
Onderwerp: VOBP de Hulst II

Dag Marjan,

Voorontwerpbestemmingsplan de Hulst II geeft voor ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Met vriendelijke groet,
Antoine Dohmen.

ir **A.F.M. (Antoine) Dohmen** | [Rayonplanoloog](#)
Ruimte
T +31 (0)43 389 7387 | M +31 (0)6 218 360 83 | F +31 (0)43 389 7977
E afm.dohmen@prvlimburg.nl
Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht
Kijk ook op www.limburg.nl

ARCHIEF



Corsa-nr. 2014.03892
Project
i.a.a.



Waterschap
Peel en Maasvallei

uw kenmerk:
uw brief van: 15 januari 2014

Gemeente Venray
Mevrouw N Pronk
Postbus 500
5800 AM VENRAY

ons kenmerk: 2014.03892

datum: 3 februari 2014

verzonden: **03 FEB. 2014**

onderwerp: Bestemmingsplan (in voorbereiding) Hulst II

Geachte mevrouw Pronk,

Op 15 januari 2014 heeft uw gemeente een verzoek ingediend bij het Watertoetsloket Peel en Maasvallei* voor het geven van een wateradvies over bovengenoemd plan. Het betreft een actualisatie en digitalisering van het bestemmingsplan van het gelijknamige bedrijventerrein waarin ook enkele actuele ontwikkelingen worden opgenomen. Deze ontwikkelingen betreffen de verplaatsing van een wadi (hemelwaterberging) en de realisatie van een bedrijfsgebouw t.b.v. de verplaatsing van het bedrijf Inalfa.

Ten aanzien van bovengenoemd plan verzoeken wij om de volgende aanpassingen:

Verbeelding

- Het Primair water Lullische Pas (noordelijk gelegen van N270) (dubbel) bestemming "Waterstaat" opnemen.
- Primair water Oostrumsche Beek (zuidelijk gelegen van N270) (dubbel) bestemming "Waterstaat" opnemen of in de bestemming "Natuur" verwijzen naar keur.
- De voorziening voor de hemelwaterberging wordt verplaatst. Indien op deze, nog aan te leggen, bergingsvoorziening meer dan 10 hectare verhard oppervlak afwatert dient u deze berging op te nemen met (dubbel) "bestemming "Waterstaat".

Waterparagraaf

- In de waterparagraaf de nieuw te construeren bergingsvoorziening technisch nader te onderbouwen. Indien de bergingsvoorziening wordt verplaatst zuidelijk van de N270 adviseer ik u ter plaatse de grondwaterstand te onderzoeken.

Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077 - 38 91 111
F 077 - 38 73 605

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl
KvK Limburg nr. 14129820

Vergunningen/meldingen

- Indien vanuit de, nog aan te leggen bergingenvoorziening, een leegloopvoorziening naar het oppervlaktewater wordt aangelegd dient hiervoor in het kader van de Keur van waterschap Peel en Maasvallei een melding dan wel een vergunning te worden gedaan/aangevraagd.

De zonerings waarop de Keur van toepassing is zullen digitaal per mail aan u worden toegestuurd. Voor meer informatie over duurzaam stedelijk waterbeheer en het afkoppelen van hemelwater verwijzen wij u naar onze website www.wpm.nl, onder Watertoets.

In vertrouwen u voldoende te hebben geïnformeerd. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Fons Kurvers, via (077) 38 91 167 of stuur een e-mail naar vergunningen@wpm.nl

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur van Waterschap Peel en Maasvallei,



ing. P.J. (Paul) Heeskens MBA
Coördinator vergunningen

* Het watertoetsloket Peel en Maasvallei is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Peel en Maasvallei, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg.

Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077 - 38 91 111
F 077 - 38 73 605

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl
KvK Limburg nr. 14129820



Gemeente Venray
Postbus 500
5800 AM VENRAY

gemeente venray	afdeling
Case:	
30 JAN 2014	
Postbus:	
Kopieer:	Uitvoeren:
Afgehandeld:	Sluiten

datum 28 januari 2014 **behandeld door** H.C. Klerkx
uw kenmerk **telefoonnummer** +31 88 11 90567
ons kenmerk UIT000298 **bijlage(n)**
onderwerp preadvies i.v.m. de ontwikkeling van Inalfa op industrieterrein "De Hulst II"

Geachte heer Roerink,

De gemeente Venray verzoekt de Veiligheidsregio Limburg-Noord om een preadvies omdat de ontwikkeling van Inalfa op industrieterrein "De Hulst II" nu in de ontwerpfase zit en eventuele (bouwkundige) maatregelen vanuit externe veiligheid al in het ontwerp kunnen worden meegenomen. Het bestemmingsplan voor het gehele industrieterrein wordt geactualiseerd. Een onderzoek externe veiligheid / groepsrisicoberekening wordt nog uitgevoerd.

Op 14 januari jl. is een overleg gevoerd tussen u en een adviseur van onze organisatie. Doel van het gesprek was om maatregelen te bespreken voor de nieuwbouw. Maatregelen waar bewust gemaakte keuzes van gemeente en/of keuzes van initiatiefnemer waar gemeente mee instemt tegen het licht zijn gehouden voor wat betreft hun relatie met en consequentie voor maatregelen externe veiligheid.

De keuzes zijn hieronder beschreven en hebben betrekking op locatiekeuze, keuze van de situering van gebouwfuncties, het materiaal van het kantoorgedeelte, bluswatervoorziening nabij A73, maatregelen ten behoeve van vrijkomende toxische stoffen en tenslotte bluswatervoorzieningen binnen het plangebied.

Locatiekeuze:

Bij de locatiekeuze is rekening gehouden dat de definitieve locatie op grotere afstand is gelegen dan een andere beoogde locatie op "De Blakt". Daarnaast is er voor gekozen om parkeervoorzieningen aan de *voorzijde* van het bedrijf te situeren waardoor de afstand tussen de A73 en het gebouw groter wordt (bedraagt ca. 130 meter). Het vergroten van de afstand tussen het pand van Inalfa en de risicobron zorgt voor een vermindering van de effecten bij een incident met gevaarlijke stoffen.

Keuze situering gebouwfuncties

Het gebouw bestaat voor het grote deel uit een hal en uit een kantoorgedeelte. Vanuit externe veiligheid wordt een optimale situatie bereikt indien het kantoorgedeelte aan de achterzijde van de hal wordt georiënteerd. Initiatiefnemer heeft echter aangegeven een prominent gebouw op een zichtlocatie te wensen, waardoor dit, naast stedenbouwkundige argumenten, niet wenselijk is. Ook het situeren van het hoofdgebouw haaks op de A73, is om bovengenoemde redenen niet realistisch gebleken.

Materiaal kantoorgedeelte

De initiatiefnemer wil een kantoorgedeelte met exposure. De gemeente stemt hiermee in. Gevolg is dat in het gekozen ontwerp veel glas zal worden gebruikt. Het advies om zo min mogelijk glas aan de risicozijde te gebruiken is dan hier niet mee in lijn en bovendien afhankelijk van de gekozen gevelconstructie. Door de toepassing van scherfwerende beglazing kan veiligheidswinst worden behaald, aangezien hierdoor personen beter beschermd zijn tegen rondvliegend glas. De praktische toepasbaarheid, het onbekende effect van het glas uitgedrukt in slachtofferreductie in combinatie met de ambities externe veiligheid van de gemeente Venray maakt dit voor de gemeente geen haalbare maatregel.

Bluswatervoorziening nabij A73

Bluswatervoorzieningen nabij snelwegen zijn nagenoeg overal onvoldoende aanwezig en zo ook nabij de A73 ter hoogte (lees: recht tegenover) van de ontwikkeling. Bluswatervoorzieningen nabij de A73 verbeteren de mogelijkheden voor de rampenbestrijding. Voor de gemeente Venray is deze maatregel niet realistisch omdat er een aanzienlijk wegtraject is waarbij een incident met gevaarlijke stoffen effect kan hebben op het nieuwbouwpand. Dat wegtraject reikt verder dan alleen het wegtraject ter hoogte van het plangebied. De gemeente realiseert zich dat adequate incidentbestrijding hiermee beperkt mogelijk is. De gemeente blijft wettelijk verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van voldoende bluswatervoorzieningen langs risico-objecten zoals de A73.

Maatregelen ten behoeve van vrijkomende toxische stoffen

Toxische stoffen die vrijkomen kunnen over het plangebied gaan. Om deze effecten te beperken kan een centraal afsluitbare ventilatie worden geplaatst in de hal en het kantoorgedeelte. Hiermee wordt de inlaat van toxische stoffen voorkomen. Voor de gemeente vormt dit, gelet op de fase waarin de plannen zich nu bevinden, een realistische maatregel.

Bluswatervoorzieningen binnen het plangebied

Voor bluswatervoorzieningen binnen het plangebied geldt dat deze betrekking hebben op de reguliere brandbestrijding, zowel vanuit buiten als binnen het pand. Eisen ten aanzien van bluswatervoorzieningen in het kader van de regulier brandbestrijding komen pas in de vergunningsfase aan de orde.

Wij verwachten u met dit advies van dienst te zijn geweest. Heeft u nog vragen dan kunt u contact opnemen met dhr. H. Klerkx, adviseur Risicobeheersing Veiligheid, telefoonnummer 088-1190567 of via h.klerkx@vrln.nl

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord,

P.M.H. Lucassen
Regionaal Commandant Brandweer Limburg-Noord

h/ ing R.E. van der Valk. plv